VISIT…

Еженедельное издание. Рекомендуемая цена: 49 руб., 9,90 грн, 3900 бел. руб., 250 тенге

100 ЧЕЛОВЕК, которые изменили ход истории

63

ЧАРЛЬЗ ЛИНДБЕРГ

DeAGOSTINI

100 ЧЕЛОВЕК, которые изменили ход истории

Чарльз Линдберг

№ 63

ПРОЛОГ 4

ЖИЗНЬ И ЭПОХА 6

Человек без границ
Влюбленный в небо
Профессия мечты
Баловень судьбы
Исторический полет
Личная трагедия
Падение кумира
Новая жизнь

ВЫДАЮЩИЕСЯ СОБЫТИЯ 20

Подвиг, покоривший мир

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПАРАЛЛЕЛИ 24

В мире авиации

ИТОГИ 28

Переоценка ценностей

«100 человек, которые изменили ход истории»
Еженедельное издание
Выпуск №63, 2009

РОССИЯ
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини»
Генеральный директор: Николас Скилакис
Финансовый директор: Наталия Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: Александр Якутов
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Менеджер по маркетингу: Юлия Лапшина
Менеджер по продукту: Михаил Ткачук
Менеджер по производству: Инна Завертальная
Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Юридический адрес: 125315, г. Москва, Ленинградский пр-т, 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3 (письма читателей по данному адресу не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии для российских читателей: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей: Россия, 150961, г. Ярославль, МЦС, а/я 61 «Де Агостини» «100 человек, которые изменили ход истории»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия ПИ № ФС77-29474 от 31.08.2007

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д.11
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина 01033 Киев а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна 01033 Київ а/с ДЕ АГОСТІНІ

Телефон бесплатной горячей линии для украинских читателей:
8-800-500-8-400

Свидетельство о регистрации СМИ Министерства юстиции Украины № КВ 13715-2689ПР от 27.03.2008

КАЗАХСТАН
Распространение: ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ
Импортер: УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

E-mail: 100people@deagostini.ru

Печать: «Юнивест Маркетинг», Киев, Украина

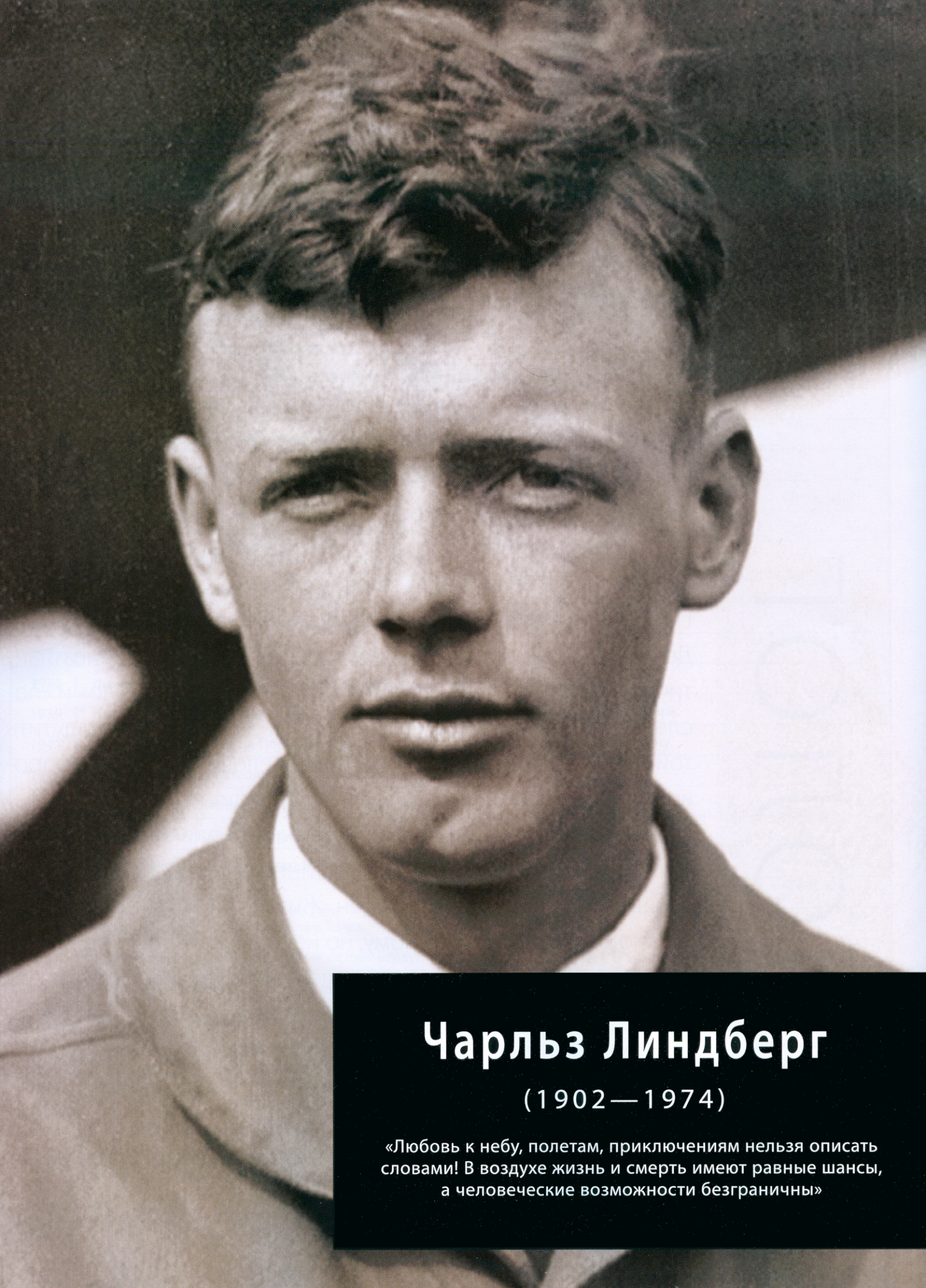
Тираж: 300 000 экз.
Рекомендуемая цена: 49 руб., 9,90 грн, 3900 бел. руб., 250 тенге

© 2003 K. K. De Agostini JAPAN
© 2007 De Agostini Hellas
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.

ISSN 1996-8469

Иллюстрации предоставлены: Uniphoto Press, Corbis Japan, De Agostini Picture Library, Агентство «Фото ИТАР-ТАСС»



Чарльз Линдберг

(1902—1974)

«Любовь к небу, полетам, приключениям нельзя описать словами! В воздухе жизнь и смерть имеют равные шансы, а человеческие возможности безграничны»

Чарльз Линдберг

Взлеты и падения

ПРОЛОГ

Ранним майским утром 1927 года, спустя двадцать четыре года после первого пилотируемого полета братьев Райт на аэроплане, никому не известный американец по имени Чарльз Линдберг на небольшом самолете «Дух Сент-Луиса» отправился из Нью-Йорка во французскую столицу, рискуя пропасть без вести над бескрайним Атлантическим океаном. После этого подвига имя Линдберга прогремело на весь мир! День, когда летчик в одиночку совершил первый трансатлантический перелет, навсегда разделил его жизнь на «до» и «после» 21 мая 1927 года. Больше никогда ему не удастся ощутить той изолированности от остального человечества, что сопровождала его в пути над океаном: журналисты будут отслеживать каждый его шаг, то называя национальным героем, то выставляя предателем всего «истинно американского», продавшимся за нацистский орден. Жизнь знаменитого летчика можно оценивать по-разному, но несомненно одно: он всегда старался следовать своим убеждениям и не боялся вступать в конфликт с обществом. Через много лет Чарльз Линдберг, чье имя давно стало одним из синонимов прогресса, разочаруется в нем и посвятит свои последние годы защите дикой природы.

Так какой же была жизнь этого неоднозначного человека?

Хронологическая таблица

1783	Братья Монгольфье совершают первый полет на воздушном шаре.
1902	Чарльз Линдберг родился в Детройте, штат Мичиган.
1903	Братья Райт совершают первый пилотируемый полет на аэроплане.
1907	Семья Линдберг переезжает в Вашингтон.
1914	Начало Первой мировой войны.
1918	Линдберг заканчивает школу. Окончание Первой мировой войны.
1919	Первый беспосадочный трансатлантический перелет Дж. Алкока и А. Брауна.
1920	Линдберг поступает в университет Висконсина.
1922	Линдберг бросает университет, чтобы поступить в летную школу.
1924	Начало обучения в школе ВВС.
1926	Линдберг работает воздушным почтальоном.
1927	Линдберг совершает первый одиночный беспосадочный трансатлантический перелет.
1929	Женитьба на Анне Морроу.
1932	Похищение и гибель старшего сына Линдберга — Чарльза Огастуса-младшего.
1935	Линдберг переезжает в Европу.
1938	Линдберг награжден орденом нацистской Германии.
1939	Начало Второй мировой войны. Антивоенные выступления Линдберга в Америке.
1941	Нападение японцев на Перл-Харбор. Вступление США во Вторую мировую войну.
1944	Участие Линдберга в одном из сражений на Тихоокеанском фронте.
1952	Появление реактивных пассажирских самолетов.
1954	За книгу мемуаров «Дух Сент-Луиса» Линдбергу присуждена Пулитцеровская премия.
1964	Начало активной деятельности по защите окружающей среды.
1969	Полет человека на Луну.
1972	Визит Линдберга в Королевство Тонга.
1974	Линдберг умирает на гавайском острове Мауи.
1977	Учреждение «Фонда Чарльза Линдберга».
2001	Смерть Анны Линдберг.
2002	Внук Линдберга Эрик совершает трансатлантический перелет.

Человек без границ

Чарльз Линдберг еще в раннем детстве решил связать свою жизнь с самолетами. Он стал одним из известнейших авиаторов и человеком, которому удалось в одиночку совершить беспосадочный перелет через Атлантический океан. Широта научных интересов Линдберга охватывала такие разные области, как археология, медицина и этнография. На закате жизни он уже меньше восхищался техникой, предпочитая ей великолепие живой природы.

Влюбленный в небо

Одинокое детство

Чарльз Огастус Линдберг родился в Детройте 4 февраля 1902 года — за год до того, как братья Райт совершили свой знаменитый первый пилотируемый полет на аэроплане. Мальчик был назван в честь отца — Чарльза Огаста Линдберга, только к его имени был прибавлен еще один слог. Линдберг-старший считался лучшим юристом в городке Литтл-Фолс, штат Миннесота. Его вторая жена — Эвангелина — была дочерью дантиста из Детройта и до замужества работала учительницей. Хотя все считали Линдбергов счастливым семейством, супруги часто ссорились. В свое время они влюбились друг в друга с первого взгляда и поженились, но вскоре разница в происхождении стала мешать им находить общий язык, ведь Линдберг был родом из деревни, а Эвангелина — горожанкой. Когда маленькому Чарльзу исполнилось три года, в доме случился пожар, последствия которого еще ухудшили и без того напряженные отношения между родителями. Тогда же стало очевидным плачевное финансовое положение семьи, которого Линдбергу-старшему уже не удавалось скрыть. Потеряв терпение, Эвангелина забрала сына и уехала к родителям. Линдберг в это время увлекся политикой и все меньше беспокоился о семейных неурядицах и спасении своего брака.

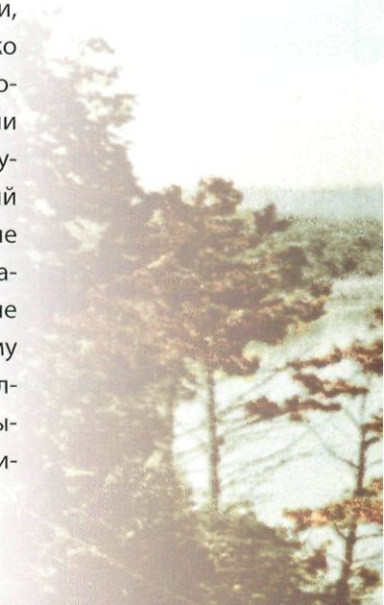
▼ Перестроенный после пожара дом семьи Линдберг в Литтл-Фолс.

Маленькому Чарльзу нравилось жить в доме бабушки и дедушки: здесь он мог вдоволь играть, любоваться рекой Миссисипи из окна, наблюдать звезды но ночам. Дядя Эвангелины был изобретателем и часто навещал Чарльза и его маму. Именно этот человек пробудил в мальчике желание стать инженером, конструировать разные «диковинные приборы». Чарльз не любил играть с друзьями-ровесниками, он гораздо уютнее чувствовал себя «в компании» любимой собаки и игрушек, которые можно разбирать и собирать.

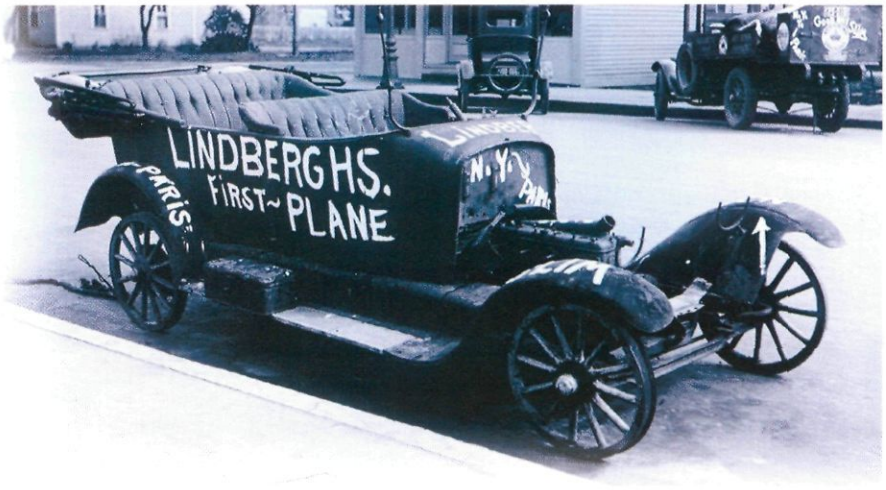
▲ Юный Чарльз Линдберг со своим любимцем — псом Динго.

▼ Река Миссисипи в штате Миннесота в начале XX века.

В 1906 году в семье Линдберг произошли большие изменения: Чарльз Огаст был избран членом Конгресса от республиканской партии, и ему пришлось отправиться в Вашингтон. Поскольку для карьеры политика семейные проблемы были совсем некстати, в 1907 году супруги воссоединились. Однако ссоры и скандалы в доме продолжались. Дочери Линдберга от первого брака не хотели жить вместе с мачехой. В конце концов супруги разъехались окончательно, а маленький Чарльз Огастус остался с матерью. Пока он не пошел в школу, они несколько раз переезжали с квартиры на квартиру. Учиться Чарльз не любил, а общение с другими детьми было ему в тягость: мальчик совершенно не стремился влиться в школьную компанию — отказывался играть с одноклассниками и предпочи-



Мать будущего авиатора — Эвангелина Линдберг.



Автомобиль отца Линдберга «Сэксон-Лайт-Сикс», который мальчик научился водить еще в детстве.

тал одиночество. Мать, пытаясь сделать сына общительнее, водила его по музеям и другим местам, где обычно бывает много людей. Наибольшее впечатление на Линдберга произвела база Форт-Майер, где он побывал в 1910 году, ведь именно там мальчик впервые увидел, как взлетает самолет.

Бесконечные переезды

В 1916 году 14-летний Чарльз отправился к отцу в штат Миннесота, чтобы помочь ему в предвыборной кампании. Однако политическая карьера Линдберга-старшего практически не продвигалась, и семье пришлось вернуться в Литтл-Фолс, где Чарльза определили в местную школу. Но всего через месяц, еще не успев привыкнуть к новым учителям и одноклассникам, Чарльз вместе с матерью отправился на западное побережье, чтобы повидать Лилиан — падчерицу Эвангелины, которая умирала от туберкулеза в одной из калифорнийских клиник. К сожалению, из-за почтовых неурядиц встреча эта не состоялась, и Лилиан скончалась, не успев попрощаться с Эвангелиной.

У матери Чарльза не было определенных планов на будущее, поэтому она решила обосноваться на западном побережье, где и отправила сына в среднюю школу. Но и здесь мальчику не удалось задержаться надолго — бабушка Чарльза тяжело заболела, и ему пришлось вернуться обратно в Литтл-Фолс, чтобы присматривать за фермой. В часы досуга юноша любил читать журналы о летчиках, и, конечно же, мечтал когда-нибудь подняться в воздух. Вскоре Чарльзу пришлось задуматься о поступлении в университет. Ему нелегко было отказаться от работы на ферме, к которой он так привык, но юноша прекрасно понимал, что для достижения своей мечты о небе ему необходимо учиться.

Осенью 1920 года Чарльз Линдберг поступил на инженерный факультет университета штата Висконсин в Мэдисоне. Мать переехала в Мэдисон вместе с ним и устроилась работать учительницей. Так оба они начали новую жизнь.

Отец летчика — Чарльз Огаст Линдберг.

Версия

ИСТОРИЯ СЕМЬИ

Чарльзу Линдбергу непросто пришлось в жизни — то же самое можно сказать и о его дедушках. Деда Чарльза по отцовской линии звали Ола Монссон, он приехал в Америку из Швеции в 1859 году и взял себе новую фамилию — Линдберг. На родине Моннсон, уже будучи сорокалетним, был избран в шведский парламент, где представлял интересы аграрной партии. Он являлся доверенным лицом кронпринца Карла, будущего короля Карла XV. Однако из-за подозрений в растрате ему пришлось эмигрировать в Америку. Монссон спасся от позора в Новом Свете, прихватив с собой любовницу, которой едва минуло 20 лет. Вместе они начали новую жизнь, и у них родилось трое сыновей. Страна шведскому эмигранту пришлась по душе. Бурная жизнь Монссона-Линдберга подошла к концу в 1893 году — почти за 10 лет до рождения внука-авиатора.

Дед Линдберга по материнской линии, Чарльз Лэнд, тоже был колоритной личностью. Он оставил семью в Англии, пересек Канаду и добрался до Америки. Еще молодым человеком Лэнд стал помощником зубного врача, усердно изучал стоматологию и через пару лет занялся собственной практикой. Он изобрел керамические коронки для поврежденных зубов, оказавшись из-за этого в конфликте с другими врачами-стоматологами, использовавшими металлические протезы. Чарльз Лэнд прославился в Детройте как дантист выдающийся, хотя и эксцентричный. У него было множество ярких хобби, в том числе энтомология, таксидермия, разведение грибов. Его дом был забит диковинными механизмами, собранными им со всего света. Подобно своим дедушкам, Чарльз Линдберг обладал неукротимым духом, не изменявшим ему при встрече с опасностью. Также он унаследовал от них любовь к приключениям и любознательность. К сожалению, от предков ему достались и негативные качества — такие, как упрямство, неспособность работать в команде, эгоцентризм и излишняя самоуверенность.

Профессия мечты

▲ Чарльз Линдберг (слева) в летном училище.

Несостоявшийся студент

Чарльз Линдберг поступил в университет, но, верный своему характеру, вскоре понял, что студенческая жизнь не для него. Единственное, что его занимало в учебе, — занятия по военной подготовке. Он совершенно не интересовался шуточными выходками однокурсников, не участвовал в студенческих проделках, и все его общение с товарищами по университету сводилось к нечастым совместным прогулкам на мотоциклах.

Однажды Линдберг заметил в руках у одного из однокурсников брошюру летной школы и понял, что его давнюю мечту о полетах вполне возможно воплотить в жизнь. Его еще не оконченное университетское образование — он учился только на втором курсе — не обещало Линдбергу ни малейшего профессионального успеха, а расходы за обучение были лишь обузой для семьи. Примерно тогда же Линдберг-старший оставил карьеру на политическом поприще и занялся недвижимостью в штате Флорида, что привело к огромным долгам. Обдумав все, Линдберг решил бросить учебу: все равно толку от его присутствия на занятиях не было никакого. Чарльз взялся за подготовку к поступлению в летную школу. Миссис Линдберг была женщиной передовых взглядов и понимала тягу сына к небу. Она разрешила ему учиться на летчика с условием, что однажды он вернется в университет.

▼ Университет штата Висконсин, где учился Чарльз Линдберг.

Летное училище

Весной 1922 года Линдберг поступил в летное училище авиакомпании «Линкольн-Стандарт» в городе Линкольн, штат Небраска. Наконец-то он находился в своей стихии! Когда ему впервые позволили подняться на борт аэроплана, будущий пилот почувствовал себя абсолютно счастливым. Поездка на мотоцикле не могла идти ни в какое сравнение с этим непередаваемым ощущением! Расстилавшиеся перед его глазами пейзажи лишали молодого человека дара речи — он никогда не испытывал подобных чувств.

В училище Линдберг за свою высокую и сухощавую фигуру получил прозвище «Слим», что значит «худышка». Он многому научился от старшего механика и всего за два месяца освоил умение разбирать и чинить самолет. Но, едва Линдберг наработал 8 часов практики полета, его занятиям неожиданно пришел конец: единственный аэроплан, бывший в распоряжении училища, был продан. Молодой человек хотел сначала купить собственную машину, но затем понял, что это ему не по карману. Однако теперь он уже не считал, что выбросил на ветер те деньги, что дал ему отец для поступления в летное училище, — Линдберг знал, что судьба его теперь навсегда связана с небом, и твердо решил не возвращаться в университет.

▼ Аэродром 1920-х годов. Грунтовая взлетная полоса всякий раз, когда шел дождь, превращалась в болото, и самолеты рисковали завязнуть в ней.

Линдберг выполнял прыжки с парашютом во время своих выступлений в аэробатических номерах.

Высший пилотаж

Линдберг не мог и думать ни о чем другом, кроме как снова попасть на борт летательного аппарата, поэтому он стал помощником пилота из «воздушного цирка» и отправился сопровождать его в турне по Америке. Когда Линдберг находился в самолете или рядом с ним, то, несмотря на природную замкнутость, он чувствовал себя свободно и не робел перед зрителями. «Кочевая» жизнь тоже была ему по вкусу. Сначала обязанности Линдберга заключались в привлечении зрителей на шоу, а позже он освоил выполнение акробатических трюков: например, во время полета стоял на крыле самолета, а потом прыгал с парашютом.

Первый свой самостоятельный полет Линдберг выполнил на Сазер-Филд в Джорджии в апреле 1923 года. Садясь в кресло пилота, он очень волновался, ведь за время пребывания в летном училище налетал всего восемь часов. Однако, благодаря молодому летчику, который помогал Линдбергу тренироваться, в тот апрельский день начинающий авиатор смог успешно управлять машиной во время упражнений. Итак, всего через год после записи в летное училище, Линдберг осуществил свою мечту: стал летчиком.

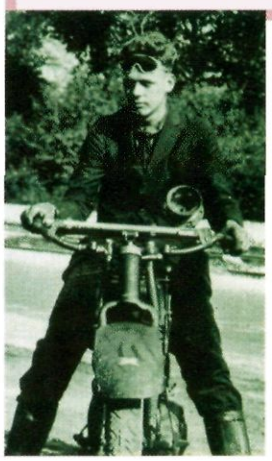
Новоиспеченный пилот даже обзавелся собственной машиной — списанным военным самолетом, который купил за пятьсот долларов. Линдберг был прирожденным летчиком: обладал замечательным хладнокровием, отличным зрением и хорошей реакцией. Он начал перевозить пассажиров, зарабатывая при этом неплохие деньги. В тот же год Линдберг стал подумывать о том, чтобы пойти в военную авиацию. Армия давала хороший шанс летать на новейших самолетах, а выполнение летных трюков уже не внушало молодому пилоту такого же захватывающего чувства, как прежде, — ему хотелось большего.

За кулисами

ЭПОХА ДЖАЗА И МАШИН

В начале 1920-х годов, на которые пришлась молодость Линдберга, Америка переживала бурное экономическое развитие, сопровождавшееся стремительным становлением различных видов популярной культуры. Позже это время назовут «эпохой джаза». Линдберг никогда не участвовал в легкомысленных развлечениях своих сверстников, но это не значит, что культурная и социальная жизнь не оказывала на него никакого влияния. В те годы молодые американцы полюбили скорость и пристрастились к гонкам на машинах и мотоциклах — Линдберг не был исключением. Он часто гонял на мотоцикле, особенно в студенческие годы.

Аэропланы, тогда только начинавшие приобретать популярность, были еще довольно опасны, и поэтому транспортным средством их не считали. Да и приобрести их могли себе позволить лишь очень богатые люди. Те же, у кого возможности купить самолет не было, ходили на выступления гастролировавших по стране пилотов-акробатов. В 20-е годы эти шоу были невероятно популярны и собирали огромное количество зрителей. Скорость, превратившаяся в один из символов той эпохи, — вот единственное, что занимало Линдберга. Впоследствии его имя тоже станет неотъемлемо связанным с эпохой джаза и машин.



▲ 19-летний Чарльз Линдберг на мотоцикле.

▼ Воздушные акробаты 1920-х годов выполняли сложнейшие трюки, собирая на свои шоу огромное количество зрителей.

Баловень судьбы

Школа ВВС

15 марта 1924 года Линдберг оказался в числе сотни американских курсантов, приглашенных пройти годовую военную подготовку в школе ВВС в Сан-Антонио, штат Техас. Молодых людей предупредили, что их будут оценивать по результатам работы, а лентяям на снисходительность рассчитывать нечего: две неудовлетворительные оценки автоматически ведут к отчислению. Линдберг полностью отдался учебе, и на этот раз он совсем не был похож на того безучастного к знаниям студента из университета Висконсина. Весной скончался отец Чарльза, но, несмотря на эту потерю, молодой летчик в первую очередь думал об экзаменах. Через год, в марте 1925 года, Линдберг закончил учебу лучшим на курсе. До выпуска дошли всего лишь 19 курсантов, которые получили звание лейтенанта запаса ВВС. Впрочем, хотя Линдберг был, благодаря приобретенным знаниям, опытнее любого летного инструктора, пока он оставался без работы. Надеясь, что достойное место для него скоро появится, он отправился в Сент-Луис, штат Миссури, где снова подрабатывал в «воздушном цирке».

Воздушный почтальон

Надежды Линдберга вскоре оправдались: его пригласили в авиакорпорацию «Робертсон» в почтовую службу. В те времена воздушно-почтовые пути только разрабатывались, и компания надеялась получить от государства контракт на доставку почты по воздуху по маршруту Чикаго—Сент-Луис. Прежде чем получить эту должность, Линдберг работал летным инструктором и выступал с аэробатическими номерами. Во время одного из таких полетов возникли технические неполадки, и пилоту пришлось спрыгнуть с парашютом. Этот неудачный прыжок окончился травмой — вывихом плеча. Но, поскольку фирме срочно требовались люди, Линдберг сразу же отправился в первый полет на новой работе. На глазах собравшихся зрителей и в присутствии журналистов, он поднял в воздух первый в том году почтовый груз. Нельзя не отметить, что тогда люди скептически относились к самой идее авиапочты. Аварии случались нередко, а пересылка по воздуху была намного дороже обычной. Самое же главное — нельзя было быть уверенным, что послание дойдет до получателя. Линдберг попадал в аварии бесчисленное количество раз. Через семь месяцев после первого перелета для компании «Робертсон» к нему «прилипла» слава чемпиона по прыжкам с пара-

▲ Рекламная афиша одного из летных состязаний, проходивших в Сент-Луисе в 1920-е годы.

▼ Линдберг загружает в самолет первую партию почты.

шютом. Преподаватель школы ВВС даже прислал Линдбергу письмо, в котором шутил, что тот, видимо, чем-то заслужил расположение ангелов.

Любимый самолет

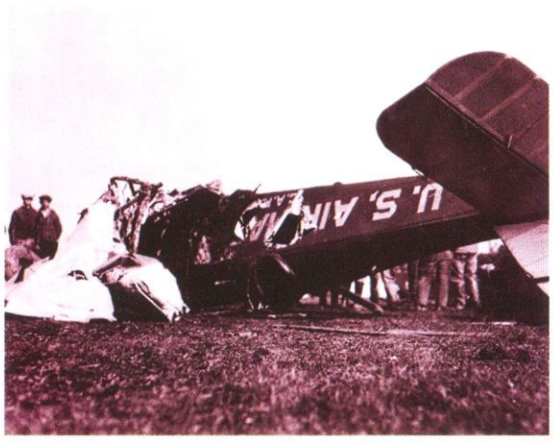
Линдберг не намеревался надолго задерживаться в службе почтовых перевозок. Ему было скучно все время летать взад-вперед по одному маршруту — его душа жаждала приключений, и предприимчивый летчик стал искать возможности для таковых.

Вскоре у Линдберга появилась новая цель: выиграть приз в 25 000 долларов за беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Париж. Знаменитый нью-йоркский владелец сети отелей Раймонд Ортейг предложил эту награду в конце Первой мировой войны, но к 1926 году еще никому не удалось поставить этот рекорд. Чтобы выиграть приз, Линдбергу требовался в первую очередь хороший самолет. В Сент-Луисе местные жители, поддержавшие замысел летчика, собрали 15 000 долларов, чтобы помочь храброму добровольцу и прославить свой город. На собранные средства Линдберг заказал сборку самолета в небольшой авиационной компании «Райан» из Сан-Диего. В заказе он четко сформулировал, что ему нужен самолет, оснащенный лишь самым необходимым, главное — максимально большим топливным баком. Сотрудники фирмы «заразились» энтузиазмом отважного молодого человека и сделали все от них зависящее, чтобы награда досталась их клиенту. Благодаря совместным стараниям самолет был закончен всего за два месяца, и Линдберг назвал его «Дух Сент-Луиса».

▲ Знаменитый самолет «Дух Сент-Луиса» на взлетной полосе.

Испытательные полеты были завершены к 11 мая 1927 года, и в тот же день самолет взял курс на Нью-Йорк. Там уже находились две команды, также желавшие побороться за приз. Кроме Линдберга никто из участников не рискнул лететь через океан в одиночку. Несколько дней старт откладывался из-за неблагоприятных погодных условий, и лишь 19 мая было разрешено стартовать. Взлет прошел успешно. Первый километр пилота сопровождал самолет с репортерами, а потом попутчики простились с Линдбергом, взявшим курс на Париж.

▼ Работая воздушным почтальоном, Линдберг часто попадал в аварии.



Частная жизнь

ЛЮБИТЕЛЬ РОЗЫГРЫШЕЙ

В армейской авиашколе, а точнее в казармах, Линдберг научился не только технике полета, но и довольно злым выходкам. Если бы за недобрые розыгрыши ставили оценки, то молодой пилот и здесь снова оказался бы впереди однокурсников. Он обливал своих спящих товарищей водой из шланга и засовывал тюбики с кремом для бритья в рот тем, кто не закрывал его во сне. Некоторые впоследствии рассказывали, что если кто-то из курсантов хвастался своими походами к женщинам легкого поведения, то Линдберг раскрашивал им интимные места зеленой краской.

◀ Глядя на улыбающегося Линдберга, трудно было предположить, что он способен на шутки дурного тона.

Время шло, а склонность Линдберга к подобным выходкам не исчезала, и сокурсникам часто приходилось удивляться его изобретательности. Тем, кто любил побахвалиться, он давал слабительное, сообщая, что это конфета; другим курсантам подсовывал ламповое масло вместо воды. А будучи уже знаменитым, всемирно известным летчиком, Линдберг, по свидетельствам современников, чтобы разбудить слуг в гостинице, частенько обливал их водой. В прессе циркулировало множество подобных историй, и многие высказывали подозрение, что знаменитый летчик имеет садистские наклонности. Может быть, подобные шутки и не служат доказательством психических отклонений Линдберга, но, судя по тому, что сам пилот от души смеялся, вспоминая об этих «шалостях», его чувство юмора оставляло желать лучшего.

Исторический полет

▲ Сотни людей ждут прибытия Линдберга в парижском аэропорту.

Покорение Атлантики

Через 13 часов после вылета Линдберга из Нью-Йорка солнце скрылось за горизонтом и наступила ночь. Ситуация осложнялась тем, что погода была пасмурная, небо покрывали густые тучи, и пилот, ослепленный полной темнотой, не знал, куда он движется. Но Линдберг не сдавался: он был вынослив, смел, решителен и прекрасно справился с проблемой, сумев к утру найти дорогу. Перед ним уже маячило французское побережье.

21 мая 1927 года в 22 часа 24 минуты по парижскому времени Линдберг совершил посадку, пробыв в воздухе 33 часа и 30 минут. Едва машина опустилась на землю, как собравшаяся в аэропорту Ле-Бурже толпа буквально вынесла пилота из самолета. По некоторым данным, 150 тысяч парижан приехали сюда, чтобы приветствовать героя. Новость об удачном приземлении тут же облетела весь мир: люди радовались и ликовали, узнав об успехе летчика.

На следующий день в резиденции американского посла в Париже утомленный Линдберг наконец получил возможность нормально поспать, поесть и отдохнуть. По телефону летчика поздравили президент Соединенных Штатов и другие высокопоставленные лица из правительства страны. Он и сам не ожидал такого ажиотажа вокруг своего подвига, но продолжал давать интервью журналистам, участвовать в важных встречах и мероприятиях. Его сдержанные манеры и обаятельная улыбка нравились многим — от домохозяек до политиков, и всего за один день Линдберг превратился в кумира публики.

Примерно через две недели пребывания Линдберга в Европе шумиха пошла на спад, но на родине летчика встретили как настоящего героя. Он прибыл в Америку 11 июня и принял из рук президента награду — крест «За выдающиеся заслуги». Следующие три недели Линдберг принимал поздравления. Собственную популярность новоявленный герой нации решил использовать для того, чтобы увлечение авиацией сделать массовым. В августе Линдберг отправился в тур по регионам, участвующим в работе благотворительного фонда Гуггенхайма. В сентябре на своем любимом «Духе Сент-Луиса» он облетел почти триста городов,

▲ Рисунок на обложке журнала: Линдберг, сидящий на руке Статуи Свободы.

Хронология

ЭВОЛЮЦИЯ СКОРОСТИ И ДАЛЬНОСТИ ПОЛЕТОВ

Братья Райт совершили свой первый пилотируемый полет на аэроплане в 1903 году. Сначала они пролетели всего 36 метров, но в тот же день поставили новый рекорд — 260 метров. Это событие положило начало эре авиации.

Первые трансатлантические перелеты были возможны только с промежуточными посадками. Но постепенно конструкция самолета совершенствовалась, и люди задумались: а сколько машина может продержаться в воздухе, не опускаясь на землю? Трансатлантический беспосадочный перелет Линдберга, совершенный к тому же в одиночку, открыл новые горизонты для воздушных путешествий.

С первых дней существования авиации одинаково важными показателями самолета были и способность машины пролететь максимальное расстояние, и время ее нахождения в воздухе. Но когда характеристики аэропланов улучшились, огромную роль стала играть и скорость машины. Люди предпринимали попытки преодолеть расстояние за наикратчайшее время, а инженеры при проектировании самолетов увлеклись улучшением скоростных параметров.

Рекорды дальности и скорости полетов в 1900—20-х годах

1903	Первый полет братьев Райт. Максимальное расстояние — 260 метров.
1905	Орвилл Райт преодолел расстояние в 39 километров.
1907	Французы Шарль и Габриэль Вуазены испытали европейский аэроплан. Расстояние — 500 метров.
1908	Американец Уилбер Райт сумел продержаться в воздухе 2 часа 20 минут.
1909	Луи Блерио первым в мире перелетел Ла-Манш.
1919	Англичане Джон Алкок и Артур Браун совершили первый беспосадочный перелет из Америки в Ирландию за 16 часов 28 минут, преодолев расстояние в 3040 км.
1923	Американцы Окли Келли и Джон Макреди совершили первый беспосадочный перелет через американский континент, преодолев за 26 часов 50 минут расстояние в 4100 км.
1926	Американцы Бирд и Беннетт впервые достигли Северного полюса воздушным путем. Французы Кост и Риньо совершили беспосадочный перелет из Парижа до иранского города Бендер-Аббас.
1927	Линдберг совершил одиночный беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Париж — 5809 км за 33 часа и 30 минут.
1929	Французы Кост и Беллонт установили новый рекорд дальности полета — 7905 км.

и везде его приветствовали огромные толпы людей. По подсчетам, на встречах с Линдбергом побывало 30 миллионов человек — на тот момент четверть населения США. Примерно в то же время летчик опубликовал мемуары, названные «Мы». Книга стала бестселлером и еще больше укрепила «звездный» статус ее автора. Такая беспрецедентная популярность Линдберга стала настоящей удачей для авиапромышленности: успех летчика способствовал развитию самолетостроения и широкому внедрению авиапочты.

▲ Аэроплан «Дух Сент-Луиса» после посадки в Париже.

Встреча в Мексике

Окончив тур по Америке, Линдберг получил приглашение посетить Мексику от недавно назначенного посла США в этой стране. Дуайт Морроу хотел установить прочные дружеские отношения между Северной Америкой и Мексикой, а визит знаменитого пилота мог бы способствовать их налаживанию. В знак благодарности за приглашение Линдберг совершил беспосадочный перелет между столицами двух стран. Но это путешествие стало судьбоносным для него по другой причине: в Мексике он познакомился со своей будущей женой. Знаменитый летчик стеснялся женщин и не имел опыта романтических отношений. Но ему уже исполнилось 25 лет, и нужно было задумываться о создании семьи. Линдберг мечтал встретить добрую и умную девушку, которая разделила бы его страсть к полетам. 24-летняя Анна Морроу — дочь посла — полностью соответствовала его мечте. Остановившись в доме посла в Мехико, летчик много общался с сестрами Анны Морроу — Элизабет и Констанцией. Анна же лишь тихо наблюдала за героем, гостившим в ее доме. Она увлекалась литературой и до знакомства с Линдбергом не проявляла особого интереса к его славе, что, однако, не помешало ей влюбиться в него с первого взгляда.

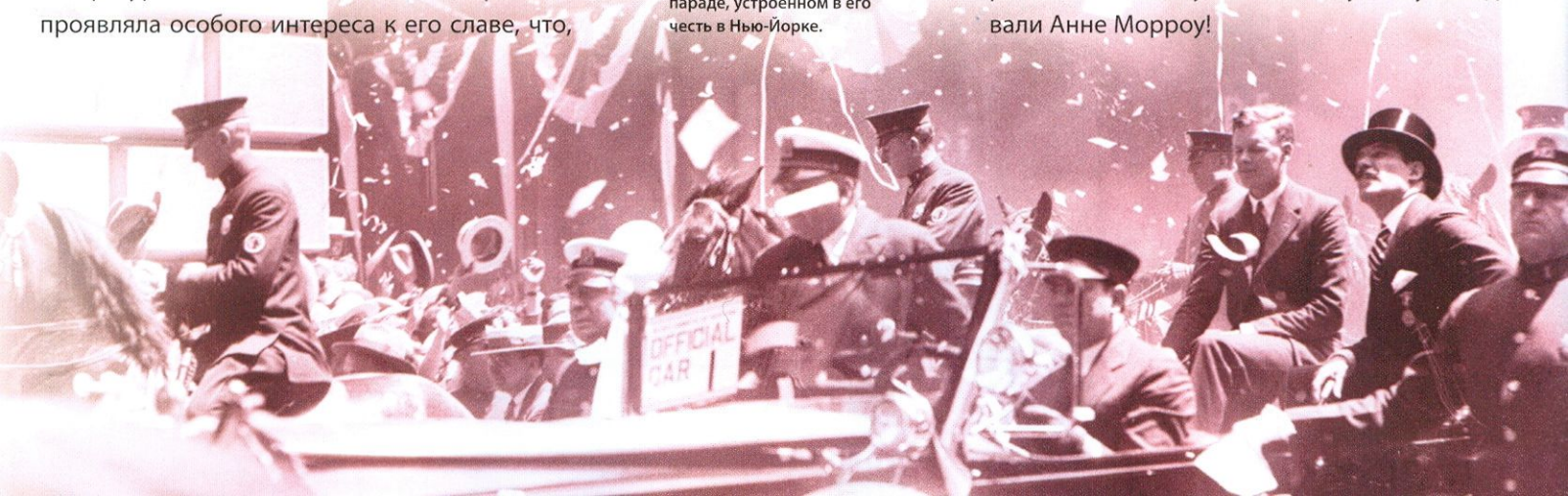
▲ Жена летчика — Анна Морроу Линдберг.

Женитьба на Анне Морроу

В это время Линдберг занимался устройством пассажирских перелетов из Нью-Йорка в Калифорнию и работал в компании «ТАТ» («Трансконтинентальные авиаперевозки»), совершая поездки по Центральной и Южной Америке с целью поиска новых воздушных маршрутов. Летом 1928 года он побывал в имении Морроу в окрестностях Нью-Йорка. Анна в то время была в Мексике, и его принимали ее мать и сестры. Все были уверены, что летчик приезжал повидать Элизабет, и никому не приходило в голову, что на самом деле он хотел поближе познакомиться с Анной.

Линдберг начал серьезно ухаживать за девушкой в октябре того же года. На первом же свидании молодые люди поняли, что их чувства взаимны, и на следующей неделе, когда девушка готовилась к отъезду в Мексику, Линдберг сделал ей неофициальное предложение. В ноябре он, к удивлению родителей Анны, попросил у них руки дочери. Родителей вначале немного смущало, что Линдберг, несмотря на свою славу, не имел даже высшего образования. Однако потом они увидели, что их дочь по-настоящему счастлива рядом с этим человеком, и дали свое согласие на их брак. В феврале 1929 года было официально объявлено о помолвке. Стоит ли говорить, сколько девушек по всему свету завидовали Анне Морроу!

▼ Линдберг принимает участие в торжественном параде, устроенном в его честь в Нью-Йорке.



Личная трагедия

Семейное счастье

Днем 27 мая 1929 года в имении семьи Морроу прошла закрытая церемония бракосочетания Чарльза Линдберга и Анны Морроу. Они отправились в свадебное путешествие на остров и провели медовый месяц на лоне сказочной природы. Вернувшись домой, супруги сразу же приступили к полетам, причем Анна принимала в них деятельное участие. «Полет в те годы, — вспоминала Анна, — был осязаемой свободой. Это красота, приключение, открытие — прорыв в новый мир». Линдберг стал пилотом первого пассажирского самолета, а его жена находилась на борту в качестве стюардессы. Молодожены стремились сделать воздушные путешествия популярными, собственным примером доказывая их безопасность.

Анна Линдберг всерьез захотела научиться самостоятельно управлять самолетом и стала первой женщиной в США, получившей лицензию пилота. Публика восторгалась летными талантами жены знаменитого летчика и искренне полюбила ее.

Примерно с этого же времени Линдберг работал ассистентом исследователя Роберта Годдарда, занятого изобретением ракеты, что смогла бы долететь до Луны. Наш герой внес огромный вклад в эту работу и заложил основу для будущих исследований космоса, ставших приоритетными с середины XX века.

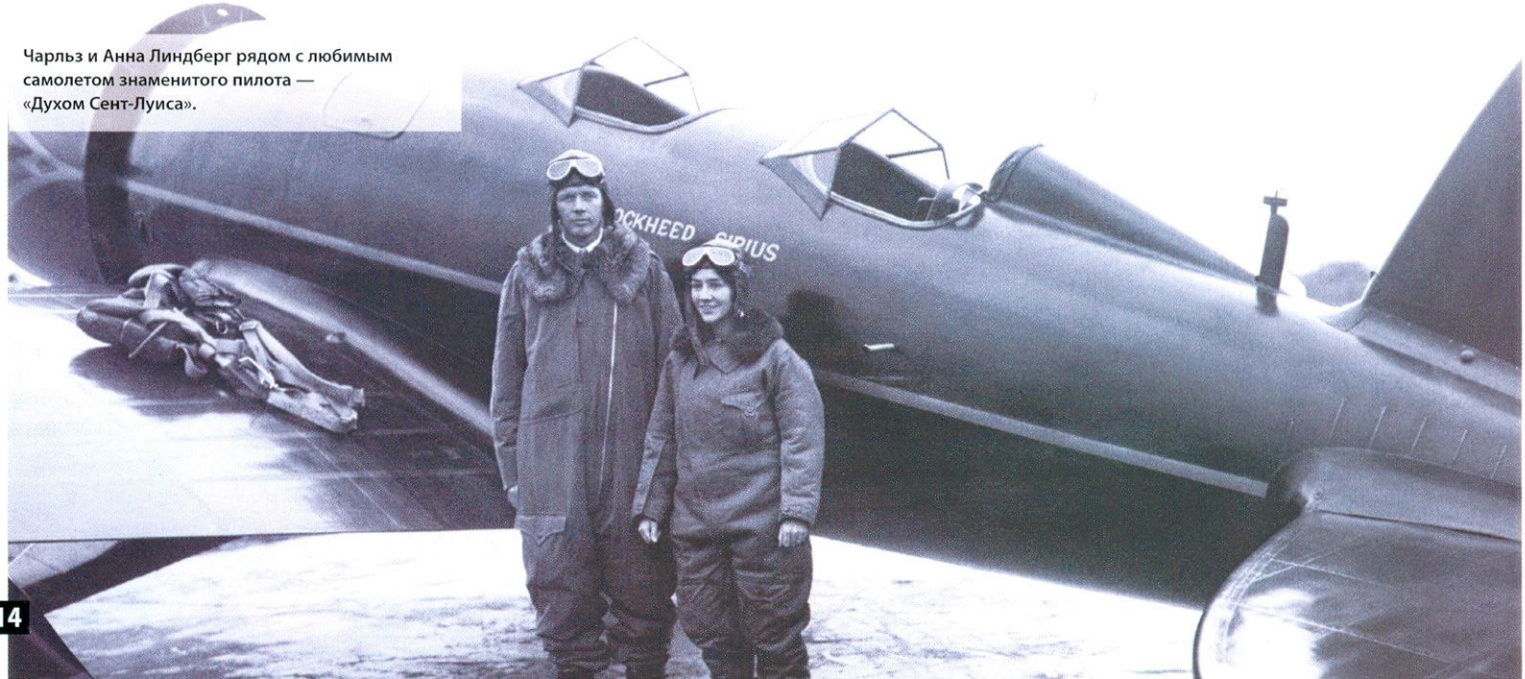
▲ Чарльз Огастус Линдберг-младший.

Рождение первенца

В 1930 году была закончена новая модель моноплана «Локхид Сириус», и вместе с женой Линдберг совершил трансконтинентальный перелет из Лос-Анджелеса в Нью-Йорк, покрыв расстояние за 14 часов 45 минут и установив новый рекорд скорости. В то время Анна была уже на седьмом месяце беременности, и 22 июня 1930 года благополучно родила сына Чарльза Огастуса-младшего (в семье его звали просто Чарли). Семья приобрела участок земли, и у них появилась возможность зажить спокойной семейной жизнью.

Анна Морроу всей душой отдалась материнским обязанностям, а ее муж подружился с доктором Алексисом Каррелем из нью-йоркского исследовательского института имени Рокфеллера и под его руководством занялся техническими разработками. Однако это не значит, что тяга к приключениям оставила его: продолжая сотрудничать с Каррелем, он начал подготовку к новому большому путешествию. Пунктом назначения он выбрал Токио. 27 июля 1931 года Линдберги препоручили заботы о ребенке няне и отправились на Лонг-Айленд. Они стартовали с Аляски, пролетели над Беринговым морем и 24 августа при-

▲ Доктор Роберт Годдард — один из основателей современной ракетной техники.

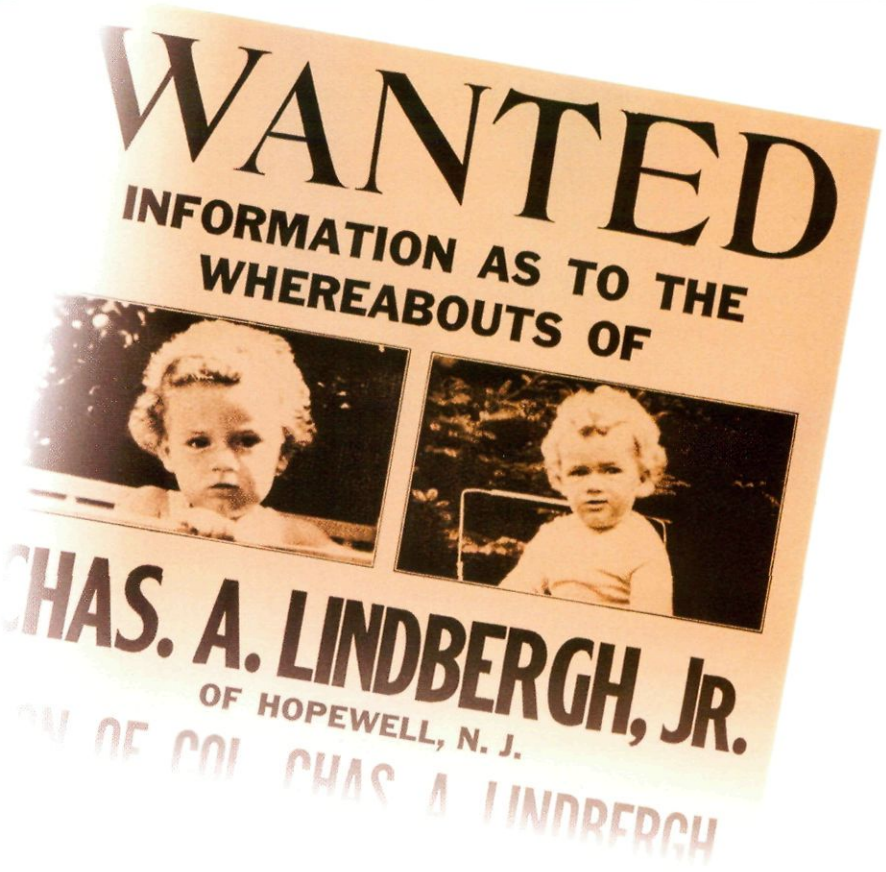


Чарльз и Анна Линдберг рядом с любимым самолетом знаменитого пилота — «Духом Сент-Луиса».

были в японский город Немуро. Добравшись до Токио, Линдберг решил продолжить «освоение» Азии, и в конце сентября супруги оказались в Китае. Они стали первыми, кто добрался из Америки до Китая на самолете. Но в октябре Линдбергам пришлось прервать свое путешествие из-за неожиданной смерти Дуайта Морроу. Вернувшись в Америку, Линдберг не мог не поразиться тому, насколько за это время вырос его сын.

Похищение

1 марта 1932 года произошло событие, круто перевернувшее всю жизнь Линдберга. Вечером няня зашла в комнату маленького Чарли, чтобы проведать его — в этот день он плохо себя чувствовал, — и не обнаружила ребенка в кроватке. Окно в комнате было приоткрыто, а на подоконнике она нашла белый конверт, очевидно, с требованием выкупа. Линдберг, не вскрывая его, тут же сообщил в полицию о возможном похищении. Приехавшие полицейские обнаружили рядом с домом сломанную лестницу, с которой, видимо, упал похититель вместе с ребенком. Письмо с угрозами было написано на плохом английском языке; скорее всего, его автором был иностранец.



▲ Плакат с объявлением о розыске маленького Чарли Линдберга.

К расследованию и поискам ребенка подключились многие государственные структуры, но мальчика найти не удавалось. Второе письмо от похитителя супруги Линдберг получили 5 марта. В нем говорилось, что ребенок в порядке, и они должны ждать дальнейших инструкций. Публика переживала за малыша не меньше, чем его родители. Некий доктор Джон Ф. Кондон, бывший учитель математики, предложил выступить посредником, который передаст злоумышленнику выкуп. Им двигало исключительно желание помочь, и Линдберг решил принять его помощь. В предрассветное утро 10 марта Кондон получил очередное письмо с указаниями, написанное тем же почерком. При посредничестве Кондона Линдберг постарался немедленно войти в контакт с похитителем, но хотя он быстро собрал и отправил требуемые деньги, сына ему не возвращали. 12 мая, через 73 дня после похищения, Чарли нашли мертвым, в лесу в окрестностях Хоупуэлла. Насколько удалось установить, причиной смерти явилась травма черепа, полученная при падении с лестницы в ночь похищения.

15 августа, через три месяца после смерти Чарли, Линдберг впервые за это время поднялся на борт самолета. Он развеял прах своего сына над Атлантическим океаном.

Ключевая фигура

АЛЕКСИС КАРРЕЛЬ

Одним из немногих людей, оказавших заметное влияние на Линдберга, был Алексис Каррель — французский биолог, хирург и патофизиолог. Он родился близ французского города Лиона в 1873 году. Природа наделила его ловкими руками, и, чтобы найти им достойное применение, Каррель решил изучать хирургию на медицинском факультете Лионского университета. В 1906 году его пригласили в Нью-Йорк в институт медицинских исследований имени Рокфеллера, и в 1912 году он стал первым хирургом, удостоенным Нобелевской премии за операции по сшиванию кровеносных сосудов.

Каррель имел склонность к резким выражениям, отчего часто производил обманчивое впечатление на собеседников. Он считал теорию выживания сильнейшего в борьбе живых существ доказательством того, что современное государство способно существовать, лишь если в нем есть сильное руководство. После оккупации Франции в 1940 году правительство Виши назначило его директором Фонда исследований человеческих отношений. Многие считали, что Каррель симпатизировал нацистам. На самом деле, он ненавидел и фашистов, и коммунистов. Иногда ему приходилось обращаться в немецкое посольство, чтобы получить помощь в сборе средств для голодающих детей, однако общественное мнение, подверженное слухам, обвиняло его в дружбе с фашистами. Влияние Карреля на Линдберга привело к тому, что летчика также заподозрили в симпатиях к нацизму.

Каррель скончался 5 ноября 1944 года в бедности и одиночестве. Линдберг тяжело переживал его смерть и впоследствии неоднократно предпринимал попытки восстановить доброе имя своего друга.

Падение кумира

Награда из рук нацистов

Пресса ополчилась на Линдберга за то, что после рождения Джона, его второго сына, он предпринял все усилия, чтобы оградить свою семью от навязчивого внимания общественности. Летчик был уверен: если бы журналисты не описывали в таких подробностях его личную жизнь, то с Чарли ничего бы не случилось. После осуществления казни Бруно Хауптманна — обвиняемого в похищении — Линдберги стали объектом критики противников высшей меры наказания. Семья решила уехать из Штатов.

Казалось, жизнь начала понемногу налаживаться: Анна Линдберг, успевшая прославиться своим литературным талантом благодаря книге о путешествиях, написала новую работу. Чарльз успешно проводил совместные с Каррелем исследования. Ему хотелось познакомиться с новинками европейской авиации, чтобы потом использовать этот опыт в Америке. Наиболее благоприятное впечатление на Линдберга произвела Германия, он изменил свое негативное отношение к нацистам, тративших много сил и средств на развитие авиапромышленности. Знаменитый летчик присутствовал на открытии Олимпийских игр в Берлине, стоя рядом с Гитлером.

В 1938 году Линдберг посетил Советский Союз и по возвращении сделал резкие заявления о необходимости остановить «коммунистическую заразу», на что, по его мнению, вполне была способна нацистская Германия. На банкете в американском посольстве в Берлине Линдберг получил орден из рук рейхсминистра Германа Геринга. Когда в следующем месяце произошел крупномасштабный организованный погром евреев — «хрустальная ночь», — Линдберг, принявший эту награду, оказался в двусмысленном положении. Однако от ордена он не отказался. В американской прессе появились статьи, обвиняющие его в предательстве. Популярность Линдберга резко пошла на спад, но он, чувствуя приближение войны, предпочел вернуться в США. В сен-

Хауптманн (справа) — главный подозреваемый в процессе о похищении сына Линдберга — со своим адвокатом.

▼ Встреча Линдберга (слева) с рейхсминистром авиации фашистской Германии Германом Герингом (справа).

▼ «Сердцезаменитель» Линдберга.

Библиотека мемуаров

ИСКУССТВЕННОЕ СЕРДЦЕ

Известно, что помимо авиации Линдберг серьезно интересовался психологией, анатомией, биологией и медициной. Когда Элизабет Морроу, сестра его жены, начала страдать от проблем с сердцем, врачи сказали, что операция поможет продлить ей жизнь. Линдберг подумал, как было бы здорово придумать прибор, способный осуществлять циркуляцию крови вместо сердца. Со своим другом Алексисом Каррелем он начал работу над своеобразным «насосом», который мог бы служить искусственным сердцем. Каррель в то время уже трудился над созданием модели прибора-«сердцезаменителя», предназначенного для поддержания жизнедеятельности органов и обеспечения их необходимыми веществами. У его изобретения был серьезный недостаток: он ускорял распространение инфекционных заболеваний. Это заставило отложить работу над прибором. Познакомившись с этим устройством, Линдберг загорелся идеей врача, вспомнил насосы в моторах мотоцикла и самолета и предложил свою модель из стекла и нержавеющей стали. Этой модели даже удалось несколько дней поддерживать жизнь в эмбрионе цыпленка.

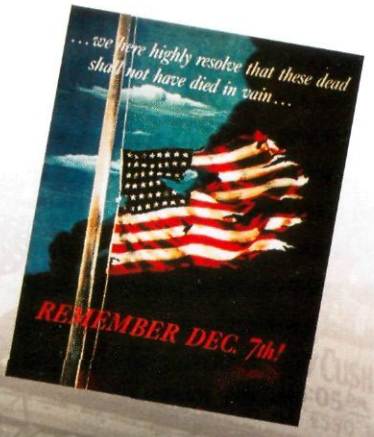
Казалось, фортуна улыбнулась Линдбергу: о его новом увлечении писали газеты, ходили даже слухи, что Каррель собирался вживить пилоту вечное механическое сердце, а фото ученого и летчика были на обложке журнала «Тайм». Последствия этого опыта для будущего медицины сложно переоценить — не будет преувеличением назвать его началом исследования возможностей трансплантации органов.

Военные самолеты «F4U Корсар», в разработке которых участвовал Чарльз Линдберг.

тябре того же года Германия вторглась в Польшу, и вспыхнула Вторая мировая война.

Из героев — во враги

С началом боевых действий в Европе Линдберг выступил по радио с патриотической речью о том, что Америка не должна вмешиваться в войну. Речь имела крупный резонанс — общество резко разделилось на его сторонников и противников. К маю следующего года Германия уже вторглась во Францию, Бельгию и Нидерланды, что вызвало новую волну дебатов о позиции Америки в этой войне. Линдберг, со своей стороны, продолжал доказывать необходимость сохранять нейтралитет. Администрация Франклина Д. Рузвельта выступала за вступление в войну и поэтому неодобрительно отнеслась к призывам Линдберга. В знак протеста Линдберг отказался от звания полковника и вступил в комитет «Америка превыше всего!» — организацию сторонников американского нейтралитета, собиравшую многотысячные митинги в городах США. На этих собраниях он высказывался так: американский народ тянет в войну «еврейское лобби», контролирующее страну, чем вызвал негодование даже своих единомышленников. Линдберг немедленно был назван антисемитом и из национального героя превратился во врага общества.



Пропагандистский плакат 1942 года, посвященный атаке на Перл-Харбор.

Линдберг произносит речь в апреле 1941 года накануне своего вступления в комитет «Америка превыше всего!».

Боевые действия

В декабре 1941 года после нападения японцев на Перл-Харбор Америка вступила в войну. Эта атака убедила даже Линдберга в том, что дольше сохранять нейтралитет нельзя. Он попросил, чтобы его снова приняли в армию, но Рузвельт отказал. Тогда летчик предложил свои услуги авиаиндустрии в качестве частного лица, но снова получил отказ. Линдберг решил поработать на заводе, где делали бомбардировщики, и дождаться возможности помочь своей стране.

Летом следующего года Линдбергу наконец-то удалось устроиться на работу в компанию «Юнайтед Эйркрафт». Он вкладывал в эту деятельность все силы, но желание попасть на фронт одолевало его. Реализовалось оно в апреле 1944 года. Линдберг занял необычную должность «гражданского наблюдателя» в военно-морской авиации США на Тихом океане и смог принимать участие в сражениях. Его многолетний летный опыт превышал показатели любого из его сослуживцев, и Линдберг щедро делился им с товарищами. Это помогало американским эскадрильям более эффективно атаковать врага. Но одновременно Линдберг не мог не задуматься о ситуации в целом. Разумны ли подобные военные операции? Когда на Хиросиму была сброшена атомная бомба, его сомнения усилились.

Новая жизнь

▲ Линдберг (справа) и король Тонга (слева) — государства-архипелага в юго-западной части Тихого океана.

Реабилитация

В октябре 1945 года у Линдберга родилась вторая дочь — Риви. Во время войны летчик стал отцом еще двух детей: Анны и Скотта. Теперь его семья состояла из семи человек, и он приобрел трехэтажный дом на берегу реки Коннектикут, но бывать там часто ему не удавалось. Линдберг принимал участие в создании военных самолетов и преподавал летную технику; кроме того, он работал в области ракетостроения. В знак признания его заслуг после войны Линдберг получил пост национального советника по обороне и стал трудиться еще больше, чем прежде. Он участвовал в секретных военных разработках, проводимых в Чикагском университете, и сотрудничал с Комитетом стратегического вооружения. Во времена Холодной войны Линдберг выступал за совершенствование атомного оружия с целью обороны: по его мнению, США должны были обладать крупнейшим в мире военным потенциалом. При этом он понимал, насколько опасны разработки оружия, способного стереть цивилизацию с лица земли.

В 1948 году Линдберг опубликовал новую книгу «Полеты и жизнь», которая, в разгар Холодной войны, была принята публикой намного лучше, чем ожидал автор. В 1953 году, в 25-летнюю годовщину своего трансатлантического перелета, Линдберг закончил книгу мемуаров, получившую название «Дух Сент-Луиса». Успех книги был огромен, а ее автору присудили Пулитцеровскую премию. Знаменитый летчик был реабилитирован американским обществом.

На фоне этих событий у Линдберга изменились отношения с женой. Анна вновь активно занялась литературой, выпустив очерк «Дар моря», и решила навсегда перестать участвовать в деятельности своего энергичного мужа. Когда дети повзрослели, супруги стали все больше времени проводить раздельно, хотя и не оформляли развод официально.

▼ Линдберг (крайний слева во втором ряду) на встрече с астронавтами, принимавшими участие в программе «Аполлон», и президентом США Линдоном Джонсоном (третий слева во втором ряду).

На закате жизни

Авантюрный дух не изменил Линдбергу даже в старости. Его новое увлечение совсем не походило на былые интересы: в 1962 году его пригласили принять участие в работе только что созданного «Всемирного фонда охраны природы». Летчик, и раньше задумывавшийся о том вреде, который наносит природе цивилизация, стал собирать данные о животных, находящихся под угрозой уничтожения. Кроме того, в том же году он впервые посетил Кению: визит в эту страну произвел на него сильное впечатление, там ему довелось понаблюдать за жизнью примитивных племен. В 1964 году статья Линдберга «Является ли цивилизация прогрессом?» прозвучала как укор обществу, забывшему о величии природы и живущему в изоляции от нее. Тогда же летчик стал участвовать в деятельности, направленной на защиту китов. Позже он занимался охраной среды обитания редких животных и защитой от истребления живого мира. К концу 1960-х годов летчик полностью посвятил себя защите окружающей среды.

Линдберг, много путешествовавший по миру, имел возможность побывать в самых разных уголках по всему свету, но более всего ему пришелся по душе гавайский остров Мауи. Посетив его в 1968 году, летчик решил поселиться в этом райском местечке. Он построил большой дом, где они жили вместе с Анной. Их отношения немного наладились, теперь супруги старались поддерживать друг друга. В конце 1960-х годов Линдберг глубоко заинтересовался Филиппинами. Он предпринимал попытки вступить в контакт с племенем тасадай, живущим в полной изоляции от остального человечества. Это было в 1972 году, когда Линдбергу исполнилось 70 лет.

Но даже Чарльз Линдберг оказался смертен. В октябре 1972 года во время обычного медицинского осмотра у него обнаружили опухоль. Линдберг, чувствуя, что слабеет, несмотря на все более активные старания врачей, купил себе на Мауи участок земли под могилу. Сначала его состояние стабилизировалось, но в июле 1974 года, когда летчик находился на восточном побережье США, у него резко поднялась температура, и его отправили в больницу. Линдбергу пришлось признать, что шансы на выздоровление невелики, и он твердо решил для себя, что хочет умереть на Мауи. Врачи сказали, что путешествовать по воздуху больному человеку, находящемуся на пороге смерти, опасно — сердце могло не выдержать в момент взлета. Но Линдберг не привык отказываться от намеченных целей. Это был последний полет в жизни великого авиатора.

На Мауи Линдберг сделал последние распоряжения насчет собственных похорон. Особенно его заботило то, чтобы не дать прессе растиражировать собственную смерть. Гроб и могилу его сыновья подготовили заранее. Летчик впал в кому поздно вечером 25 августа 1974 года. На следующее утро его сердце остановилось, а уже днем он был тихо и скромно похоронен. Как и просил Линдберг, его тело успели предать земле до того, как показались журналисты.

▼ Могила Чарльза Линдберга на гавайском острове Мауи.

Версия

МАТЬ И СЫН

В книге «Дух Сент-Луиса» Линдберг поведал миру и о своем детстве. Для тех, кто знал летчика и его семью лично, было странно читать о том, что мать автора была заурядной домохозяйкой. В действительности, Эвангелина Линдберг была очень умной женщиной с прогрессивными для того времени взглядами. Когда ее сын Чарльз стал студентом, она вернулась к профессии учителя, от которой в свое время отказалась, выйдя замуж. После того, как Линдберг поступил в летное училище, она вновь занялась учебой в университете, а потом устроилась преподавателем естественных наук в своем родном Детройте. Когда Эвангелина впервые получила приглашение приехать в Мексику, в гости к будущей жене сына — Анне Морроу и ее семье, она познакомилась с женщиной, которую направили в Турцию преподавать в женской школе. Эта знакомая пригласила Эвангелину Линдберг в Турцию, и та провела там год. В то время ей было уже под 50. Вернувшись в Детройт, она до самой старости продолжала активно трудиться на ниве образования. Ее никак нельзя было назвать заурядной матерью семейства, как описал ее собственный сын.

Свое детство авиатор представил некой пасторальной идиллией, хотя на самом деле он постоянно переезжал из дома в дом и вместе с матерью колесил по всей стране. Скорее всего, в этом был виноват отец Чарльза, но Линдберг почему-то связывал эти неприятные переезды с матерью. Сложное отношение к ней он пронес через всю жизнь. Эвангелина Линдберг скончалась в 1954 году от болезни Паркинсона.

▲ Эвангелина Линдберг была сильной и незаурядной женщиной.

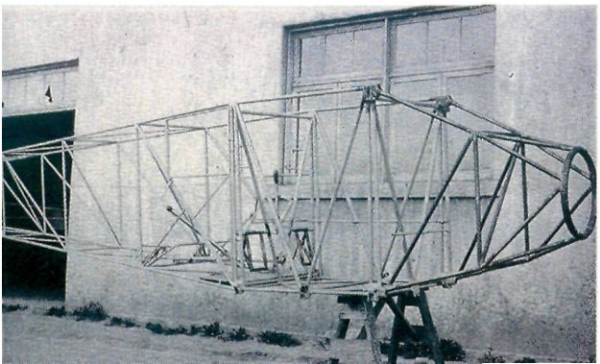
Подвиг, покоривший мир

Когда в 1919 году за беспосадочный трансатлантический перелет была назначена награда в 25 тысяч долларов, многие смельчаки вызвались совершить этот подвиг и получить заветную сумму. Однако лишь один, никому еще тогда не известный, пилот сделал то, что не удалось более опытным летчикам. В чем же заключался секрет успеха Чарльза Линдберга?

История «Духа Сент-Луиса»

Самолет «Дух Сент-Луиса» был построен неизвестным инженером из Сан-Диего, работавшим в авиационной компании «Райан». Примечательно, что Линдберг мог бы совершить свой полет на другой машине — «Белланке» компании «Райт». Когда в конце сентября 1926 года Линдберг перевозил по воздуху почту, он думал, что именно на подобном аэроплане смог бы преодолеть Атлантический океан. Его интерес к этому проекту был очевиден. В то время самолеты, построенные Джузеппе Белланкой, были самыми эффективными в мире в плане расхода топлива и могли оставаться в воздухе дольше, чем прочие модели. Осенью авиатор начал разыскивать средства на покупку «Белланки». В декабре он встретился с владельцем компании — Чарльзом Левайном, который предложил Линдбергу самолет за 15 тысяч долларов, однако выставил условие: он сам выберет летчика, который совершит этот перелет. Взбешенный Линдберг отказался от мысли о покупке «Белланки» и обратился в компанию «Райан» с просьбой сконструировать для него похожий самолет. Ему ответили, что такую машину сделать вполне возможно, и без мотора она будет стоить всего 6 тысяч долларов. Заодно летчику предложили продать и все необходимое, включая сам мотор, — общий счет составил чуть больше 10 тысяч долларов. Сразу же после заключения контракта компания приступила к изготовлению самолета.

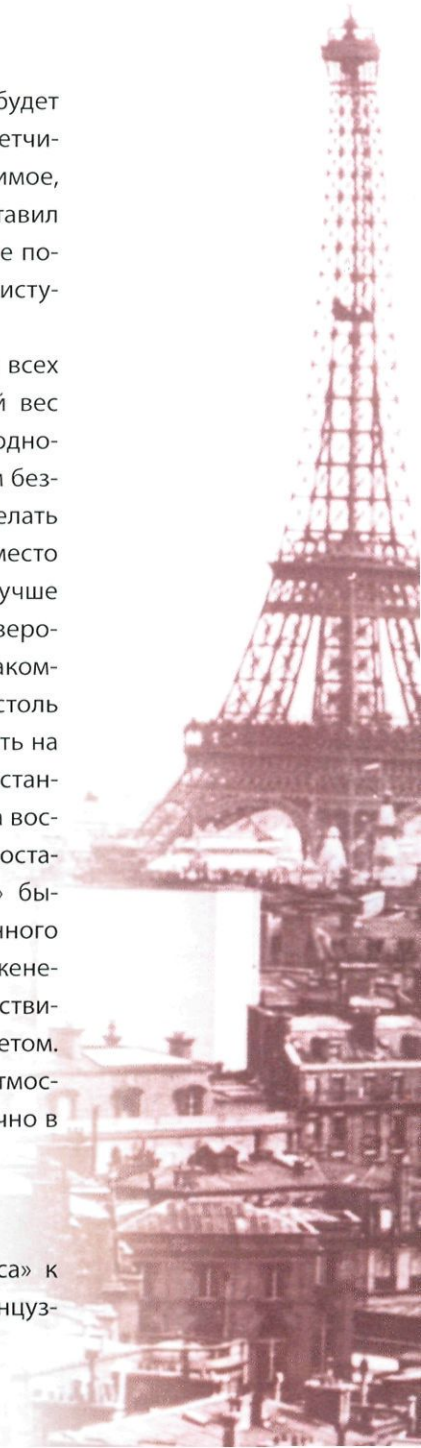
▼ Каркас самолета «Дух Сент-Луиса».



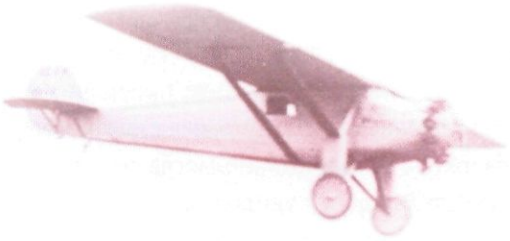
Линдберг считал, что причиной неудач всех его предшественников был избыточный вес машины, поэтому он решил лететь на одномоторном самолете, что было настоящим безрассудством по тем временам, и велел сделать в нем всего одно кресло для пилота. Вместо лишнего пилота, рассудил Линдберг, лучше взять запасной топливный бак. Вполне вероятно, что более крупная и известная авиакомпания отказалась бы конструировать столь нестандартный самолет. Чтобы сэкономить на весе, Линдберг отказался от радио и секстанта, полагая, что будет двигаться строго на восток, пока не увидит берега, а для этого достаточно и компаса. Сотрудники «Райана» были поражены смелостью решений отчаянного пилота. Линдберг сумел «заразить» инженеров своим энтузиазмом. Они с удовольствием дни напролет трудились над самолетом. Благодаря этой сплоченной дружеской атмосфере, «Дух Сент-Луиса» был завершен точно в срок, как и обещала компания «Райан».

Поражение соперников

Пока шла подготовка «Духа Сент-Луиса» к полету, Линдберг узнал новость: два француз-



ских летчика стартовали в Нью-Йорк из Парижа на биплане. Пилот испугался, что упустил свой шанс на победу, но вскоре пресса сообщила, что пилоты пропали. Линдбергу нельзя было терять ни минуты, если он хотел стать первым. 10 мая «Дух Сент-Луиса» вылетел из Сан-Диего и приземлился на аэродроме «Кертисс-филд» в Нью-Йорке. В целом на перелет ушло менее 22 часов — это был рекорд перелета внутри страны. В аэропорту «Дух Сент-Луиса» встречала толпа журналистов. Пресса была убеждена, что награду возьмут либо контр-адмирал Ричард Бирд, либо Кларенс Чемберлен — известные летчики, отправлявшиеся в путь на проверенных самолетах и к тому же начавшие подготовку к перелету раньше Линдберга. А молодой пилот лишь очаровывал публику своей обаятельной улыбкой, оставаясь в этом соревновании «темной лошадкой».



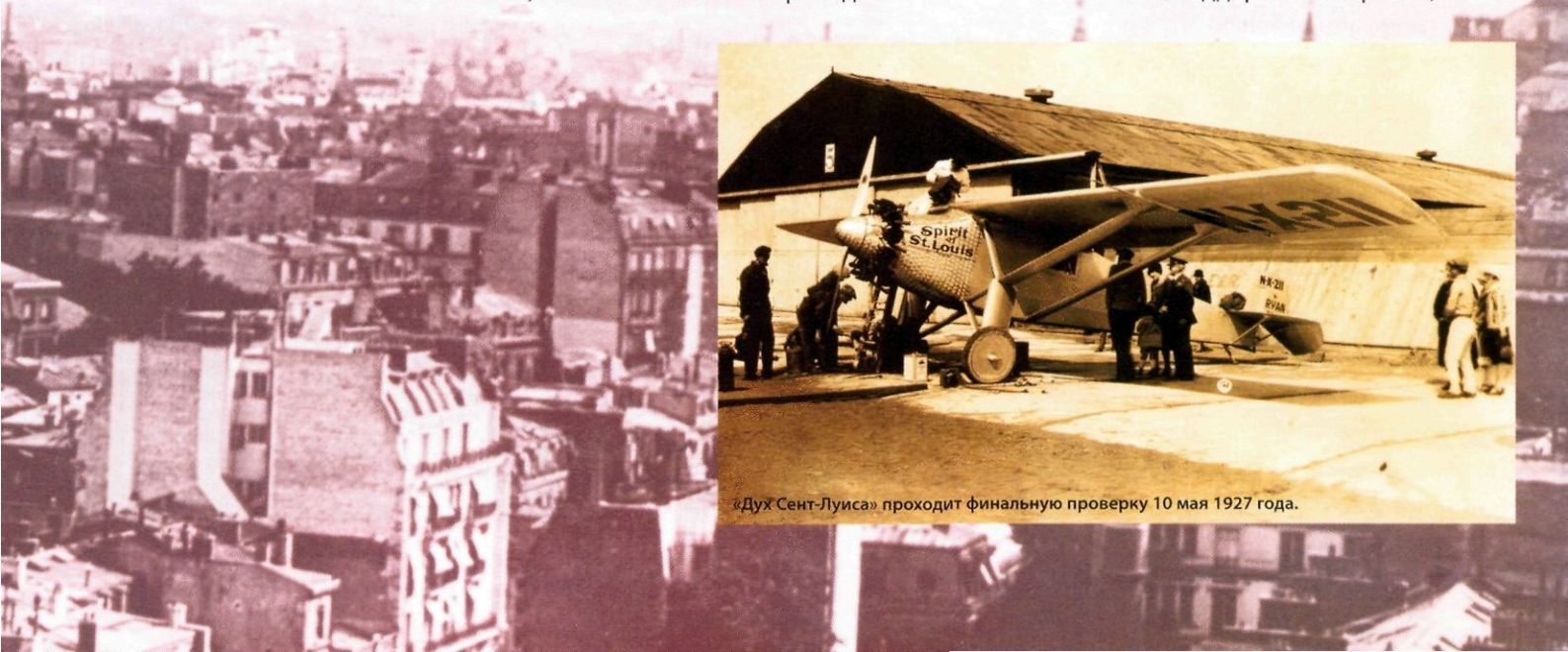
«Дух Сент-Луиса» в небе над Парижем.

▲ Кабина «Духа Сент-Луиса» — расположение топливного бака заставило поднять выше приборную доску, что ограничивало пилоту обзор.

В тот же вечер резко испортилась погода, и на некоторое время взлет стал невозможен. Ожидая разрешения на вылет, летчики успели подружиться, тем более что общая тема для разговора у них была. Тогда же Линдберг понял, что его шансы получить награду ничуть не меньше, чем у соперников. Это придало ему уверенности на старте. Фактически, хуже всех был подготовлен к перелету Чемберлен, несмотря на то, что собирался лететь на «Белланке» — лучшем из трех самолетов. Известный пилот, вместо того чтобы проводить тренировочные полеты, занимался тем, что спорил с Чарльзом Левайном о составе экипажа. Были проблемы и у Бирда — на испытаниях он разбил свой дорогостоящий аэроплан «Фоккер».

Тем не менее, эксперты продолжали настаивать на том, что Линдберг имеет наименьшие шансы на победу. Существует версия, что Гарри Гуггенхайм, видный деятель в области аэронавтики, был недоволен некоторыми официальными лицами, давшими недостаточно оснащенному самолету разрешение на участие в конкурсе. Но Линдберг был просто влюблен в свою машину и не обращал никакого внимания на критику. Всякий раз, говоря о себе и о «Духе Сент-Луиса», он употреблял местоимение «мы», словно самолет был одушевленным существом, вместе с ним отважившимся на опасное путешествие. Это производило сильное впечатление на публику, и позднее издатели так и озаглавили книгу воспоминаний Линдберга об этом перелете — «Мы».

Ожидая, пока погода исправится, Линдберг, чтобы как-то развлечь себя, совершил экскурсию на завод компании «Райт» и даже собрался было посетить спектакль на Бродвее, но тут пришел прогноз, разрешавший летчикам стартовать. Авиатор немедленно отправился на аэродром, где сразу же начались приготовления к полету. Затем Линдберг вернулся в гостиницу, чтобы как следует выспаться перед полетом. Едва заснув, он был разбужен стуком в дверь. В комнату вошел молодой человек из комитета поддержки и спросил, может



«Дух Сент-Луиса» проходит финальную проверку 10 мая 1927 года.

Section 1 "All the News That's Fit to Print."

The New York Times.

THE WEATHER

VOL. LXXVI....No. 25,320. NEW YORK, SUNDAY, MAY 22, 1927. FIVE CENTS

LINDBERGH DOES IT! TO PARIS IN 33½ HOUR[S]; FLIES 1,000 MILES THROUGH SNOW AND SLE[ET]; CHEERING FRENCH CARRY HIM OFF FI[ELD]

COULD HAVE GONE 500 MILES FARTHER

Gasoline for at Least That Much More—Flew at Times From 10 Feet to 10,000 Feet Above Water

ATE ONLY ONE AND A HALF OF HIS FIVE SANDWICHES

Fell Asleep at Times but Quickly Awoke—Glimpses of His Adventure in Brief Interview at the Embassy.

LINDBERGH'S OWN STORY TOMORROW.

Captain Charles A. Lindbergh was too exhausted after his arrival in Paris late last night to do more than indicate, as told below, his experiences during his flight. After he awakes today, he will narrate the full story of his remarkable exploit for readers of Monday's New York Times.

By CARLYLE MACDONALD.

PARIS, Sunday, May 22.—Captain Lindbergh was discovered at the American Embassy at 2:30 o'clock this morning. Attired in a pair of Ambassador Herrick's pajamas, he sat on the edge of a bed and talked of his flight. At the last moment Ambassador Herrick had canceled the plans of the reception committee and, by unanimous consent, took the flier to the embassy in the Place d'Iena.

A staff of American doctors who had arrived at Le Bourget Field early to minister to an "exhausted" aviator found instead a bright-eyed, smiling youth who refused to be examined.

"Oh, don't bother; I am all right," he said.

"I'd like to have a bath and a glass of milk. I would feel better," Lindbergh replied when the Ambassador asked him what he would like to have.

A bath was drawn immediately and in less than five minutes the youth had disrobed in one of the embassy guest rooms, taken his bath and was out again drinking a bottle of milk and eating a roll.

"No Use Worrying," He Tells Envoy.

"There is no use worrying about me, Mr. Ambassador," Lindbergh insisted when Mr. Herrick and members of the embassy staff wanted him to be examined by doctors and then go to bed immediately.

It was apparent that the young man was too full of his experiences to want sleep and he sat on the bed and chatted with the Ambassador, his son and daughter-in-law.

By this time a corps of frantic newspaper men who had been madly chasing the airman, following one false scent after another, had finally tracked him to the embassy. In a body they descended upon the Ambassador, who received them in the salon and informed them that he had just left Lindbergh with strict instructions to go to sleep.

MAP OF LINDBERGH'S TRANSATLANTIC ROUTE, SHOWING THE SPEED OF HIS TRIP.

LEVINE ABANDONS BELLANCA FLIGHT

Venture Given Up as Designer Splits With Him—Plane Narrowly Escapes Burning.

BYRD'S CRAFT IS NAMED

Lindbergh Cheered at Ceremony—Commander, Now Last in Field, Waits on Weather.

CAPTAIN CHARLES A. LINDBERGH,
Who Flew Alone Across the Atlantic, New York to Paris in Thirty-three and One-half Hours.

New York Stages Big Celebration After Hours of Anxious Waiting

Harbor Craft, Factories, Fire Sirens and Radio Carry Message of the Flier's Victory Throughout the City—Theatres Halt While Audiences Cheer.

LINDBERGH TRIUMPH THRILLS COOLIDGE

President Cables Praise to "Heroic Flier" and Concern for Nungesser and Coli.

CAPITAL THROBS WITH JOY

Kellogg, New, MacNider, Patrick and Many More Join in Paying Tribute to Daring Youth.

CROWD ROARS THUNDER[OUS]...

Breaks Through Lines of S[oldiers] Police and Surging to ... Weary Flier from His ...

AVIATORS SAVE HIM FROM FRENZIE[D] ...

Paris Boulevards Ring With Celeb[ration] and Night Watch—American ... For and Wildly Accla[imed]

▲ «Нью-Йорк Таймс» сообщает об успехе Линдберга.

ли он чем-либо помочь, когда самолет отправится в путь. После этого Линдберг не смог заснуть и, едва рассвело, отправился на аэродром. На календаре было 20 мая 1927 года. Линдберг завел двигатель «Духа Сент-Луиса», и его соперникам оставалось лишь наблюдать за стартом.

Сила духа

Линдберг совершенно не боялся полного одиночества, что ожидало его в полете. В детстве ему приходилось немало времени проводить одному, и впоследствии он любил совершать воздушные рейсы один. Но ночной полет над Атлантикой оказался сложнее, чем предполагал отважный летчик. Линдберг страшно устал, ему становилось все труднее бороться со сном, однако он не мог позволить себе ни минуты отдыха. Вдруг началась страшная гроза. Едва авиатору удалось выбраться из зоны шторма, как его снова стал одолевать сон. Часа через три Линдберг задремал и даже забыл внести записи в бортовой журнал. Он прихватил с собой в дорогу несколько сэндвичей, но аппетита не было. Когда Линдберга спрашивали, почему он взял так мало еды, тот отвечал, что мог бы в случае удачи плотно пообедать в Париже, ну а если ему не повезет, то и еда не понадобится. Через 20 часов полета небо начало понемногу светлеть. После 24 часов, проведенных в небе, пилота стали посещать странные мысли. Впоследствии он вспоминал, что постоянно чувствовал у себя за спиной человеческое присутствие — по кабине двигались какие-то призрачные тени и слышались голоса. Но даже эта встреча со сверхъестественным не могла разогнать сон. Вскоре Линдберг увидел остров, не отмеченный на картах, но, когда он подлетел поближе, тот исчез. Хотя сознание Линдберга начало играть с ним недобрые шутки, летчик продолжал полет — сдаваться и ныть было не в его принципах.

Через двадцать семь часов пути пилот увидел рыболовное судно. Снизив высоту, он подлетел к нему и прокричал: «В какой стороне Ирландия?» Ответа не последовало. Линдберг стал присматриваться к показавшейся земле. Согласно карте, это должна была быть Ирландия. Оказавшись над сушей, пилот увидел, что люди внизу машут ему руками. Линдберг, в полубессознательном от усталости состоянии, продолжал путь. Теперь, когда он двигался над землей, самый большой риск остался позади. Через 33 часа и 30 минут после вылета из Нью-Йорка он прибыл в аэропорт Парижа. Набежавшая толпа подхватила его на руки и буквально вынесла из самолета, все наперебой спрашивали: «Разве с Вами нет второго пилота?» Другие, наслышанные о характере американца, понимали — второй пилот ему не нужен.

▲ Чек на 25 тысяч долларов был вручен Линдбергу в июне 1927 года, после возвращения летчика в США.

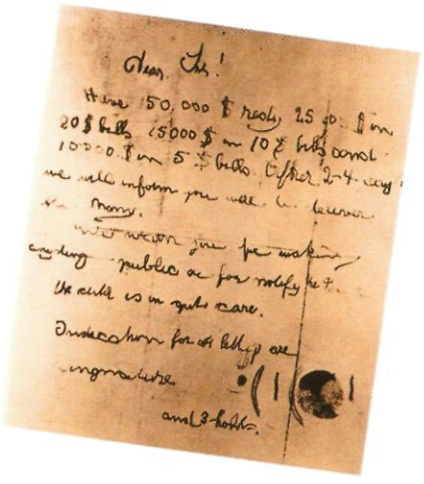
▼ Маршрут следования Линдберга из Нью-Йорка в Париж через Атлантику.

ЗАГАДКА ПОХИЩЕНИЯ ЧАРЛИ ЛИНДБЕРГА
АРЕСТ ПОДОЗРЕВАЕМОГО

В сентябре 1934 года полиция арестовала плотника Бруно Хауптманна. Он пытался расплатиться за бензин на заправке купюрой с «отмеченным» серийным номером. Деньги, уплаченные Линдбергом за освобождение сына, всплыли в Нью-Йорке весной 1933 года. Люди, получившие эти купюры, утверждали, что они достались им от человека среднего роста, который говорил с немецким акцентом. В доме Хауптманна обнаружилась значительная часть этих денег. Однако обвиняемый утверждал, что получил их от другого немца — своего знакомого, — однако, поскольку названный им человек уже скончался, проверить истинность этого заявления не удалось.

У Хауптманна не нашлось алиби, но своей вины он так и не признал. На процессе Линдберг засвидетельствовал, что именно голос Хауптманна он слышал в ту ночь, когда состоялась передача выкупа, — это стало для суда неопровержимым доказательством его вины. Судья, присяжные и свидетели определились со своей позицией еще до начала процесса, и у Хауптманна не было никаких шансов их переубедить. К тому же при обыске в его записной книжке был обнаружен чертеж лестницы, очень похожей на ту, что злоумышленник использовал, чтобы проникнуть в спальню мальчика, а потом бросил. Наконец, Хауптманн был незаконным иммигрантом и имел криминальное прошлое, что, естественно, не способствовало желанию суда верить его словам.

▲ Линдберг (в центре) дает показания на суде.



▲ Письмо с требованием выкупа. По заключению специалистов, почерк, скорее всего, принадлежал немцу или скандинаву.

А был ли Хауптманн виновен?

Тем не менее, Хауптманн продолжал упорно настаивать на своей невиновности. В феврале 1935 года судья приговорил обвиняемого к смертной казни. Решение поддержали 12 присяжных, и 3 апреля 1936 года Хауптманн был казнен на электрическом стуле. Сразу же нашлись люди, выступившие с протестом и говорившие, что нельзя предавать смерти единственного человека, знающего правду о трагедии. Кроме того, не было найдено физических улик против Хауптманна (например, отпечатков пальцев), и, по мнению некоторых, приговор ему вынесли на основании лишь косвенных улик. По всему миру противники смертной казни заявляли, что подобное завершение процесса — позор для Америки.

Неизвестно, насколько честен Хауптманн был на суде. В любом случае, и сегодня в деле о похищении Чарли Линдберга остается немало темных пятен. Уже было упомянуто, что на месте преступления не удалось найти отпечатков пальцев. К тому же не выяснено, откуда преступник мог знать, что именно в этот день семья будет дома, поскольку похищение произошло среди недели, а Линдберги жили в этом доме только по выходным. Если бы преступление планировалось заранее, то логично предположить, что злоумышленник предпочел бы совершить нападение в выходной день.

▲ Бруно Хауптманн — человек, признанный виновным в похищении.

Многие и сегодня считают, что Хауптманна казнили слишком поспешно, не разобравшись в деталях. И ныне находятся добровольцы, стремящиеся обнаружить личность «истинного» похитителя. По одной из версий, кто-то решил «подшутить» над Линдбергами и спрятать Чарли, но, случайно уронив его с лестницы, обставил случившееся как похищение. Бытуют и более нелепые версии. На сегодняшний день почти все участники тех событий умерли, а значит, скорее всего, истина, какой бы она ни была, так и останется тайной.

В мире авиации

Чарльз Линдберг стал первым летчиком в мировой истории, совершившим беспосадочный одиночный трансатлантический перелет. Его отвага, отчаянность и любовь к приключениям поразили весь мир, он получил славу настоящего героя. Но не только Линдберг мечтал испытать ни с чем не сравнимое ощущение полета и бесконечной свободы.

Летчик-романтик

Антуан де Сент-Экзюпери (1900—1944)

Антуану де Сент-Экзюпери — современнику Чарльза Линдберга — принадлежит авторство, пожалуй, одной из самых известных и самых любимых книг — романа «Маленький принц». Писатель родился в 1900 году в Лионе в дворянской семье. Впервые ему удалось побывать на борту самолета в возрасте 12 лет, и тогда мальчик «заболел» авиацией на всю жизнь. Он окончил курсы пилотов и работал на почтовых авиалиниях. В 1929 году с выходом книги «Южный почтовый», где Сент-Экзюпери рассказал о своих полетах в Сахару, состоялся его литературный дебют. Роман «Ночной полет», увидевший свет в 1931 году, принес своему автору первую литературную награду.

Сент-Экзюпери состоял в рядах французской армии во время Второй мировой войны, но после оккупации Франции фашистами был вынужден бежать в Америку, где познакомился с Анной Линдберг. Когда ее книга готовилась к изданию на французском языке, Сент-Экзюпери написал к ней предисловие. Однако вместо того, чтобы уложиться в одну страницу, он выразил свои впечатления на девяти. Это очень тронуло Анну Линдберг. Поскольку Сент-Экзюпери и сам был писателем, он очень хорошо понимал внутренний мир Анны — так, как никогда не удавалось понимать ее великому супругу, и в результате между летчиком и Анной завязалась крепкая дружба. Надо сказать, что и сам Чарльз Линдберг с огромным удовольствием проводил время в обществе Сент-Экзюпери. Так как последний не владел английским языком, Анна Линдберг выступала в роли переводчика. С ее помощью французский и американский летчики могли беседовать об авиации и политике.

В 1944 году Сент-Экзюпери вернулся в армию. 31 июля он отправился с аэродрома Борго на Корсике в разведывательный полет и пропал без вести. В 2000 году во французских водах были найдены обломки самолета, возможно, принадлежавшего писателю. А в 2008 году в прессе появились сообщения, что немецкий летчик люфтваффе Хорст Ринперт признал, что сбил самолет Сен-Экзюпери, но не знал, кто был за штурвалом.

КАРТА ЛИЧНЫХ СВЯЗЕЙ

Алексис Каррель (1873—1944)

Французский хирург и биолог, совместно с Линдбергом сконструировавший «перфузионную помпу» — искусственное сердце, с помощью которого можно было снабжать органы человека кровью.

Генри Форд (1863—1947)

«Король» американского автомобилестроения, автор лозунга «автомобиль для всех», пригласивший Линдберга в свою компанию во время Второй мировой войны. Форд очень уважал летчика и считал его надежным человеком.

Роберт Годдард (1882—1945)

Американский ученый, один из пионеров ракетной техники. Благодаря Чарльзу Линдбергу он смог продолжать свои дорогостоящие исследования во времена Великой депрессии.

Франклин Делано Рузвельт (1882—1945)

Антуан де Сент-Экзюпери (1900—1944)

Валерий Павлович Чкалов (1904—1938)

Амелия Эрхарт (1897—1937)

Раймонд Ортейг (1870—1939)

Владелец гостиничной сети, предложивший награду в 25 тысяч долларов за первый беспосадочный трансатлантический перелет. Он считал, что приз быстро найдет своего «хозяина», однако на это ушло несколько лет.

Герман Геринг (1893—1946)

Билли Уайлдер (1906—2002)

Дуайт Морроу (1873—1931)

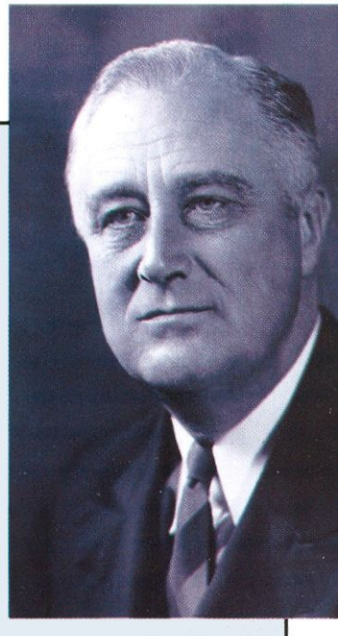
Посол США в Мексике, пригласивший Линдберга посетить эту страну. Морроу был отцом будущей супруги знаменитого летчика — Анны.

Бруно Хауптманн (? —1936)

Немецкий плотник, арестованный по обвинению в похищении и убийстве сына Линдберга. Был признан виновным и казнен, несмотря на многочисленные сомнения в правомерности осуждения.

Друг/знакомый
Коллега
Враждебные отношения
Влияние

▲ О людях, чьи имена выделены серым фоном, в этом разделе рассказано подробнее.



Политический противник

Франклин Делано Рузвельт (1882—1945)

Впервые отношения между американским президентом и знаменитым летчиком начали портиться в 1934 году. Рузвельт, издавший указ о переносе авиапочтовой службы из частного сектора в военный, столкнулся с яростными протестами Линдберга, который владел частью акций в авиапочтовой компании. Линдберга упрекнули в том, что его заботят лишь личные интересы, но когда во время авиапочтовых перевозок погибло несколько военных летчиков, эту службу вернули обратно в частный сектор. После начала Второй мировой войны Рузвельт настаивал на вмешательстве Америки в конфликт и оказании поддержки союзникам. Линдберг же пропагандировал нейтралитет. Он утверждал, что Штатам не нужна война, которая может тянуться очень долго, а все спорные вопросы можно решить путем переговоров. Публичная «дуэль» мнений тянулась 11 месяцев, но после нападения на Перл-Харбор в 1941 году Америке не осталось иного выбора, как вступить в войну. Линдберг надеялся принять участие в боевых действиях в качестве военного летчика, но Рузвельт не дал ему на это позволения.

Франклин Делано Рузвельт родился в 1882 году в Хайд-Парке, штат Нью-Йорк. Он рано включился в политическую деятельность в рядах Демократической партии и в 1920 году был выдвинут ею на пост вице-президента, но выборы тогда демократы проиграли. Буквально через год он тяжело заболел полиомиелитом. После длительного лечения оставшийся инвалидом Рузвельт принял решение вернуться в политику. В 1928 году его избрали губернатором Нью-Йорка, а в 1932 году, в разгар Великой депрессии, он выставил свою кандидатуру на президентскую должность. Предложенный им «Новый курс» обеспечил ему полную победу на выборах. Он стал единственным президентом США, избиравшимся на четыре срока. Но после последней своей победы Рузвельт 12 апреля 1945 года скоропостижно скончался от кровоизлияния в мозг.

Рейхсминистр авиации

Герман Геринг (1893—1946)

В июле 1936 года Линдберг по поручению правительства США посетил Германию, чтобы ознакомиться с состоянием немецкой военной промышленности. Он своими глазами увидел, сколь современные авиационные технологии используют немцы. Принимал Линдберга в Германии Герман Геринг. Через два года, в 1938 году, Линдберг вновь побывал в этой стране. Он посетил банкет в американском посольстве в Берлине, где присутствовало много военных, дипломатов и других высокопоставленных лиц — последним появился руководитель германской авиации Герман Геринг. К всеобщему удивлению, он объявил, что собирается вручить Линдбергу орден в качестве награды за трансатлантический перелет и за общий вклад в развитие авиации. Линдберг с удовольствием принял этот знак признания, заявив, что воспринимает награду как выражение доброй воли, не имеющее политических мотивов. Но орден стал для летчика источником больших неприятностей: американская общественность считала, что ему следовало отказаться от нее, после того как нацисты начали проводить еврейские погромы. Однако Линдберг отказался это сделать. В результате на него посыпались резкие обвинения, вплоть до самых огульных, называвших его приспешником фашистов, купленным за побрякушку.

Геринг родился в Баварии неподалеку от Розенгейма в 1893 году. Во время Первой мировой войны он показал себя блестящим летчиком, позже вступил в национал-социалистскую партию, где занял одну из руководящих должностей. В 1933 году Геринг встал во главе созданного Имперского министерства авиации, начав тайное возрождение ВВС, которые Германии было запрещено иметь по условиям Версальского мира. После войны Геринг добровольно сдался в плен американским войскам, и на знаменитом Нюрнбергском процессе 1946 года был приговорен к смертной казни. За два часа до исполнения казни он совершил самоубийство, приняв яд.

Режиссер «Духа Сент-Луиса»

Билли Уайлдер (1906—2002)

11 апреля 1957 года в память 30-й годовщины беспосадочного трансатлантического перелета Чарльза Линдберга состоялась премьера голливудского фильма «Дух Сент-Луиса», посвященного этому выдающемуся событию. Режиссером и сценаристом выступил Билли Уайлдер, а Линдберга сыграл «звездный» голливудский актер Джимми Стюарт. Как и его экранный персонаж, Стюарт был летчиком и имел награду за свои достижения в авиации.

Уайлдер родился в 1906 году на территории Австро-Венгрии. Он бросил учебу в Венском университете и работал газетным репортером, надеясь в будущем стать писателем. Но, увлекшись кинематографом, Уайлдер решил выбрать карьеру сценариста. Линдберг был поклонником картин Уайлдера и с удовольствием продал ему право на экранизацию своей автобиографии. Во время съемок режиссер вел с летчиком переписку, стараясь узнать как можно больше подробностей о его жизни, чтобы достовернее показать его образ на экране. В итоге фильм не грешит ни излишней вольностью интерпретации, ни поверхностностью. Вопреки ожиданиям и несмотря на крупную рекламную компанию, лента не имела коммерческого успеха. По воспоминаниям тех, кто знал знаменитого пилота лично, когда он увидел законченную картину, то сказал, что она правдиво и точно рассказывает о его историческом полете.

За свою жизнь Уайлдер шесть раз получал премию «Оскар», став одним из самых популярных голливудских режиссеров. Он умер 27 марта 2002 года в возрасте 95 лет.

«Леди Линди»

Амелия Эрхарт (1897—1937)

18 июня 1928 года гидросамолет «Дружба» приводнился у побережья Англии в Бэрри-Порте. Самолет следовал с Ньюфаундленда, а на борту его была женщина-летчик — Амелия Эрхарт. Полет длился 20 часов и 40 минут. Эрхарт успешно пересекла Атлантику через год после подвига Линдберга, став первой женщиной, совершившей подобное путешествие. Пресса тут же назвала летчицу «леди Линди», в одночасье превратив ее в «звезду».

Линдберг приветствовал рекорд Эрхарт, полагая, что он будет способствовать усилению общественного интереса к авиации и поможет развитию аэронавтики. Но, скорее всего, он был не очень высокого мнения о ее летных способностях. Эрхарт встретилась с Чарльзом и Анной Линдбергами в 1928 году в Лос-Анджелесе. Когда ей пришлось наблюдать, как Линдберг специально *облил свою супругу водой, чтобы привлечь ее внимание, летчица укрепилась во мнении, что он «со странностями». Сама она* была активной феминисткой, и подобное обращение с женщиной возмутило ее. Кроме того, Эрхарт сообщила Анне Линдберг, что она не в восторге от того, что ее называют «леди Линди».

Эрхарт получила лицензию пилота в 1920 году и налетала более 500 часов. Но во время знаменитого трансатлантического перелета самолетом в действительности управлял мужчина, а Эрхарт была фактически пассажиркой. Спонсором полета выступил Джордж П. Путман — будущий муж Амелии. 21 мая 1932 года ей все же удалось перелететь Атлантику в одиночку, и на сей раз в законности ее успеха никто не мог усомниться. Находчивый супруг посоветовал Амелии Эрхарт сделать это именно 21 мая — в день, когда пять лет назад Линдберг приземлился в аэропорту Ле-Бурже.

В 1937 году Эрхарт отправилась в кругосветное путешествие на самолете, но 2 июля связь с ней прервалась. По-видимому, ее самолет потерпел крушение в Тихом океане. По одной из существующих версий, ее сбили, приняв за шпиона.

Советский летчик-герой

Валерий Павлович Чкалов (1904—1938)

Валерий Чкалов был для России тем же, чем Чарльз Линдберг для Америки — символом мужества, героизма и потрясающей силы духа. В 1937 году советский летчик-испытатель совершил первый беспосадочный перелет через Северный полюс из Москвы в американский Ванкувер. Известно, что первоначально советский экипаж планировал долететь до Сан-Франциско, но горючее в баках заканчивалось, и Чкалов *принял решение приземлиться в маленьком американском городке Ванкувере, штат Вашингтон. Рядом был* большой аэродром Портленда, однако Чкалов, памятуя о перелете Линдберга, аэроплан которого в Париже был буквально «растащен на сувениры», решил не рисковать ни самолетом, ни командой.

Валерий Павлович Чкалов родился в селе Василево Нижегородской губернии 2 февраля 1904 года. В 1919 году, работая кочегаром на пароходе «Баян», он впервые увидел самолет. Тогда же Чкалов принял решение уйти служить в Красную Армию. Закончив московскую школу высшего пилотажа, военный летчик-истребитель Чкалов оказался в авиаэскадрилье имени Нестерова. За годы службы он проявил себя храбрым и отчаянным летчиком. Среди рискованных полетов, совершенных Чкаловым, — пролет под Кировским мостом в Ленинграде. После легендарного перелета через Северный полюс Чкалову предлагали занять государственную должность, но летчик продолжал заниматься испытательными полетами. Во время одного из таких полетов на самолете И-180 Чкалов погиб. Двигатель его машины заглох, и летчик, пытаясь отвести самолет от домов, где могли быть люди, врезался в высоковольтную опору. Трагедия произошла 15 декабря 1938 года.

Переоценка ценностей

Всего лишь один день сделал Чарльза Линдберга прославленным летчиком. Его путешествие открыло миру новые, еще не изведанные возможности авиации. Эта слава имела и негативные стороны: Линдберг стал едва ли не первой знаменитостью, вынужденной защищать свое право на личную жизнь от круглосуточных «атак» назойливой прессы.

Новые горизонты

Линдберг первым сумел доказать, что трансатлантические беспосадочные перелеты — в том числе и в одиночку — реальны, а самолеты несут в себе огромные практические возможности. Конечно, он не был чужд честолюбия, но в бóльшей степени совершил свой подвиг на благо авиации.

Авиаиндустрия, вероятно, смогла бы успешно развиваться и без Линдберга, но нельзя не признать, что в конце 1920-х—начале 1930-х годов стремительное развитие авиапочтовой службы было возможно во многом благодаря этому человеку. Самолеты имели репутацию опасной техники, а Линдберг сумел сделать этот вид транспорта более привычным, а значит, менее пугающим, для широкой публики. Он продемонстрировал возможности аэроплана при спасательных работах, когда во время своего путешествия в Китай принимал участие в оказании помощи жертвам наводнения, а фотографии, сделанные Линдбергом над Южной Америкой, открыли путь к созданию воздушной археологии. Другими словами, Линдберг открыл миру потенциал практического применения воздушного пространства.

◂ Вернер фон Браун — немецкий и американский ученый, внесший большой вклад в разработку программы «Аполлон» по отправке человека на Луну.

◀ Рекламный плакат авиакомпании «TWA», где Линдберг работал техническим консультантом.

▲ Линдберг рисковал жизнью, пролетая над Атлантическим океаном, а сегодня это один из самых популярных воздушных маршрутов.

▼ Тушение пожара с применением авиации.

Американский летчик был одним из первых исследователей возможностей освоения космического пространства. Он помогал инженеру Роберту Годдарду, пионеру ракетной техники. В 1920-е годы ученого считали сумасшедшим или фантазером: кому еще могла прийти в голову идея полета на Луну? Но Линдберг, хорошо знавший потенциал реактивных двигателей, твердо верил, что построить ракету, которая сумеет выйти за пределы атмосферы, когда-нибудь удастся. Узнав об опытах Годдарда, летчик обеспечил ему стабильную финансовую поддержку. О значимости работ ученого общественность узнала лишь во время Второй мировой войны, когда была создана ракета «Фау-2». Сам же Годдард скончался в августе 1945 года, вскоре после заслуженного признания его деятельности. Его дело продолжило новое поколение ученых.

Рамки дозволенного

Научные интересы Линдберга были широки и не ограничивались одной лишь аэронавтикой. Медицинские опыты Линдберга совместно с Алексисом Каррелем по созданию прибора, способного заменить человеку сердце, являлись в то время сенсационными. Изобретение совершенствовалось в годы Второй мировой войны, а результаты работы тогдашних исследователей находят применение и в современной хирургии.

Линдберг использовал свою известность, чтобы представлять обществу таких выдающихся ученых, как Каррель, поскольку после своего знаменитого подвига он поистине считался героем. Все события, происходившие в жизни Линдберга после 21 мая 1927 года, пристально освещались прессой. Сам летчик, естественно, никогда не желал этого, но поделать ничего не мог. «Звездность» отняла у него возможность жить частной жизнью. Особенно его отношения с журналистами накалились после гибели сына — Линдберг даже уехал в Европу, надеясь, что его наконец оставят в покое. Когда же авиатор вернулся, то пресса, подогретая неприятием его политической позиции обществом, развернула полномасштабную кампанию

против него. Хотя позже Линдбергу удалось своими героическими действиями во время Второй мировой войны вернуть расположение американцев, в глазах многих он так и остался нацистским приспешником.

Судьба Линдберга стала одним из первых в истории примеров того, как известность со временем становится в тягость человеку, желающему тихой и спокойной жизни. «Звездный» статус превращает известную личность либо в героя, либо во врага общества. Едва какая-то информация личного характера попадает в руки журналистов, ее немедленно тиражируют по всему миру, нередко ложно истолковывая или искажая. Пример Линдберга впервые заставил задуматься о том, стоит ли выходить за рамки дозволенного и где проходит тонкая грань между «правом знать» и «неприкосновенностью личной жизни». И сегодня на этот вопрос нет однозначного ответа, а нынешние «звезды» вынуждены так же скрываться от вездесущих папарацци.

Цена прогресса

Вторая мировая война показала, что не всегда научный прогресс служит на благо общества: создание ядерного оружия могло привести к уничтожению нашей планеты в любой момент. Линдберг был одним из первых, кто признал опасность ядерной гонки. Одновременно он возражал против запрета в США ядерного оружия. Ненавидя коммунизм, летчик считал, что его страна обязана создавать вооружение, еще более мощное, чем у СССР. Подобное мнение было распространено не только в Америке. Многие, кто не имел представления об истинной разрушительной мощи ядерного оружия, верили в его эффективность, приводя в качестве довода то, что атомная бомбардировка Хиросимы и Нагасаки заставила японцев сдаться. Обладание этим оружием обеспечивало стране статус сильнейшей в мире державы. Линдберг, хотя и придерживался похожей точки зрения, тем не менее осуждал способ его применения в Японии. Во времена Холодной войны американское правительство активно использовало атомное оружие как средство, сдерживающее военный конфликт. Но распространение ядерного оружия не положило конец войнам: факт обладания им не способен был подавить агрессию.

▸ Во многом благодаря Линдбергу трансплантация органов сегодня стала реальностью.

▾ По одной из версий, причиной гибели принцессы Дианы стало навязчивое внимание папарацци.

В последние годы у людей появились средства для уничтожения Земли и без применения атомного оружия. Научный прогресс обернулся крупными экологическими бедствиями, такими как, например, глобальное потепление или кислотные дожди. Все больше и больше людей призывают пересмотреть обращение с окружающей средой, чтобы спасти природу от гибели. Америка заняла довольно пассивную позицию относительно принятия законов об ограничении выбросов углекислого газа. Несколько более активно она ведет себя в плане защиты животного мира. В 1960-е годы, на закате жизни, Линдберг стал бороться за спасение редких или находящихся под угрозой уничто-

«Я верил, что наука, которой я поклонялся, и самолеты, которые я любил всем сердцем, сделают цивилизацию лучше, а теперь вижу, как они разрушают ее»

жения видов. В то время он пришел к выводу, что истинное благо человечеству несет не научный прогресс, а живая природа. Впрочем, новые поколения ученых дают возможность верить, что наука способна нести природному миру не только зло. В 1977 году, в пятидесятую годовщину легендарного трансатлантического перелета из Нью-Йорка в Париж, друзьями и почитателями знаменитого пилота (среди которых значились генерал Джеймс Дулиттл и астронавт Нейл Армстронг) был основан «Фонд Чарльза Линдберга» в память о храбром человеке, который был неравнодушен к судьбе нашей планеты. Линдберг утверждал, что будущее благополучие человечества зависит от баланса между окружающей средой и техническим прогрессом. «Прогресс может быть измерен качеством жизни — жизни всех людей, а не только одного человека, — говорил летчик в конце своего пути. — Накопление знаний, научные открытия, технические новшества, наши идеи, наше искусство, наши социальные структуры — все достижения человечества имеют ценность только в той степени, в которой они сохраняют и улучшают качество жизни».

▲ «Всемирный фонд дикой природы» изучает последствия незаконной вырубки лесов в Африке.

Примечательно, что в 1994 году Фонд переименовали в «Фонд Чарльза и Анны Линдберг», тем самым было признано партнерство супругов в авиации и исследованиях по защите окружающей среды. С помощью грантов Фонд поддерживает работы в широком спектре дисциплин, способствующих балансу техники и природы. Ежегодно на исследования присуждается 8—10 грантов по 10580 долларов каждый (стоимость самолета «Дух Сент-Луиса»).

Внук Чарльза Линдберга — Эрик Линдберг — 2 мая 2002 года повторил подвиг деда. Он сделал это не только в память о своем знаменитом родственнике, но и в знак поддержки людей, страдающих артритом, — Эрик Линдберг болен этой болезнью, и иногда у него случаются столь сильные приступы, что он не может ходить. Несмотря на это, благодаря правильному лечению и тренировкам, он сумел реализовать свою мечту стать летчиком, как его дед.

Полеты Чарльза Линдберга и его внука Эрика стали доказательством того, что и в XX, и в XXI веках люди способны найти новые вершины для покорения, а их имена остаются символом риска и храбрости.

Линдберг был не одинок в своих дерзаниях. Во многих странах — и Россия не исключение — находились те, кто так же, как он, не мыслили своей жизни без неба. Их стараниями небо приблизилось к человеку, перестало быть «чужим».

100 ЧЕЛОВЕК,

которые изменили ход истории

ЛИНДБЕРГ

ISSN 1996-8469

9 771996 846774 00063

DeAGOSTINI